

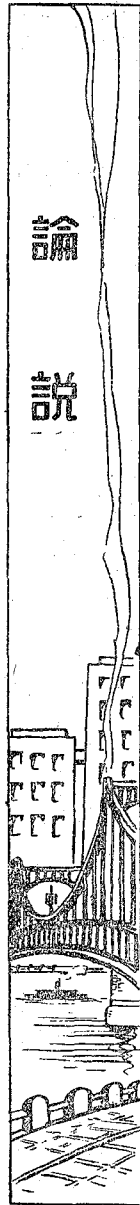
論 說

戰 争 と 道 路

—— 附事變後の北支交通政策 ——

檜 崎 敏 雄

戦争と交通機關とは、固より密接の關係を有する次第であつて、古來の征服者の中には先づ交通機關を準備し、然る後に軍を進めた例が、尠くないのである。往時にあつては船舶又は道路の類である。勿論又征服に伴ひつつ、交通を整備したことも、尠くはない。例へば 神武天皇御東征の時には、水路をお選びになつたのであるが、之は一つには當時未だ人工道路完備せず従つて海上の様な天然の交通路を選ばれたものと拜察する次第である。然し畿内に御上陸になり、大和路に赴かれてからは、惡路に惱まされ、一臣下が道路開鑿に效果あつたが爲に、道臣命と云ふ名を賜はつたと云ふ話がある。



要するに往時に在りては、大軍を以て四方を征するが爲には先づ道路の完備が必要條件だつたのであり、従つて頼朝秀吉家康等の天下統一時代には道路は比較的良好である。反之群雄割據又は戰國時代と云ふ様な時には、道路は其前の時代よりも却つて退化する。蓋し交通便宜なることは却つて群雄割據には不便であつて、成るべく隣國との交通を不便にし、云はば一夫關に當れば萬夫も當り難いと云ふ様な風に、路線の出來て居る方が好都合である。従つて前の時代によかつた道路でも、殊更之を破壊して大道を山路に導くと云ふ様なことになるのである。

近代戰爭に於ても、道路は密接の關係を有つ。我國の様に常に外地で戰爭を行つて居る場合には、其ことは痛切に感ぜられないが、例へば支那に於ける戰爭などでは、彼我兩軍共に至大の關係を有つて居る。道なきところを行軍する困難は云はずとするも、道路状態が作戰上に大影響を及ぼすことは、自明である。然し左様な一般的な事項は別として、特に近代戰爭と道路との關係を考へて見るならば、茲に空中爆撃と道路との問題がある。爆撃の場合には、敵方の交通機關としては、鐵道なり又は道路なりを襲つて、敵の輸送力を破壊することを目的とする次第である。之に依り國內輸送力乃至海外よりする軍需品の輸送は、妨碍を受けることになる。其處で此點に就き、過般の世界大戰の實例其他に徴して問題を考へて見れば、大戰當時の爆撃は、飛行機の數も尠なく、爆彈の力も弱く、爆撃の技術も未熟で、云はば襲はれた方でも物質上には大損害は無く、精神的効果を主とするに過ぎなかつたのである。例へば英國にせよ獨逸から蒙つた襲撃は、千回以上であつたが、其間約二百七十噸の爆

彈が投下され、千五百人の人が死し、外に多數の負傷者があつた。然し以上獨逸が大戦四箇年を通じて英國に與へた空襲に依る死傷は、西部戦線の英軍の死傷四日間の合計に過ぎない。此點より云へば空襲は大いして恐怖すべきものでないかも知れない。然し今後の戦争は、之とは異なつて來る次第であつて、大編隊の強力な空軍が、例へば敵の交通路を破壊することを、心掛けるに違ひない。此際に於て造船所、船渠、發電所、石炭庫、鐵道等は、恰好の目標となるであらう。而して陸上交通としては、鐵道と道路とであるが、鐵道は連續的爆撃を蒙ることとなる。英國などは殊に之を恐れて居る様である。例へばカンパベル卿の意見では、然る場合に英國の四大鐵道系統は、忽ち空襲を受けるであらう。之は英國の息の根を止めようとする計劃であつて、世界戦争當時には、決して見られなかつたところである。數年前に貨物列車の衝突があつて、其爲に倫敦附近の鐵道聯絡は完全に二十四時間停止したのであるが、其經驗より云へば將來戦に於て英國鐵路の危険は懸念に堪えぬものがある。半打の爆彈投下にせよ、正鵠に行はれるならば、重要な鐵橋又は鐵道接合點等が破壊され、幾週間と云はずとも、尠くとも數日間、交通が杜絶する。しかも其上に修繕作業は再び空襲に依り妨害されるであらうと。以上が氏の意見である。

如何にも戦争に於て鐵道の如きは連續空襲の目標となるであらう。従つて戦時陸上の交通を鐵道の上に依頼することは、甚だ危険であつて、鐵道と相並んで道路交通組織を確立せねばならぬ。勿論道路にせよ、其主要なるものは爆撃を蒙るであらう。然し鐵道の場合と異なり、全部的に道路交通

が杜絶するものとは考へられず、従つて道路網精密であればある程、道路交通の完全率が多い。之は作戦軍當局としても平素から其準備を怠るべきでないと思ふ。世界大戦當時に道路組織の充分でなかつた爲に、大損害を蒙つた一例がある。周知の如く英國は、食糧を海外に仰ぐこと尠なくはないのである。或時、食糧を満載した多數の船が英佛海峡の諸港へ入港したのであるが、當時鐵道は輸送力不足の爲に、之を陸揚げすること能はず、其處で十五隻の船舶が、北の方ニユウキヤツスルへ向け出發したのである。其際途中で九隻の船は機雷乃至水雷艇に撃沈され、當時として誠に貴重な食糧品を多量失つた次第であつた。其處で若し道路交通又は輸送設備が完備して居れば、鐵道の故障や不足ありとも、陸路輸送するに何等差し支えないのであるのにと云ふことが、當時痛感されたわけであつた。

今次事變に於て、支那諸鐵道は我空軍に依り爆撃され、殊に我軍の南支上陸や鐵道遮斷に依り、其主要なる輸入路は破壊され、僅かに佛領印度支那又は英領ビルマ又は蘇聯との連絡鐵道や連絡道路あるに過ぎないこととなつたが、之に依り從來に比して輸送力の大減退を見たことは、確かであると思ふ。殊に支那の道路などは、一般に状態甚だ不良であつて、遠隔地間の自動車輸送などは甚だ困難であると思はれる。

尙今回事變に關しての交通問題に就き、道路以外に就ても、一言したいと思ふ。筆者は今夏今秋に於て、朝鮮及び滿洲國を経て北支を視察したのであるが、今更の如く交通の整備が北支開發の第一要

件なる所以を、痛感したのである。勿論更に其前に治安工作がありはするが、其後に於ては交通の設備整ひ、其曉に於て活潑なる經濟開發を期待し得べきである。然るに北支の交通たる、鐵道にせよ道路にせよ水運にせよ、甚だ不充分であつて、現在の情勢に於ては、石炭、棉花、羊毛等の富源は如何に豊富なるにせよ、充分に之を内地へ輸送し難いと云はねばならぬ。成程北支の石炭は豊富であり、棉花羊毛等は品種改善でも行へば、相當優良のものが得られるから、我國としては原料獲得上利害甚大なるものがあるであらう。つまり従來米國や印度から購求して居たものを、比較的距離の近いところから得られることになる。然し夫れも輸送力の結果に俟たねばならない。此點より見れば、まづ北支としては、鐵道、道路、運河及び南港の築造が、急務であると思はれる。支那の鐵道と云ふものは、元來甚だ不備であつて、其大多數は外國借款に依るものであるが、永年の間軍閥が之を左右して、修繕なども怠つて居り、相當酷くなつて居る様である。加之其延長甚だ乏しく、あの支那の廣大な面積を以てして鐵道の總計九千軒しかないのであつて、之は日本の鐵路總計の約半分に當る。以て其未發達の甚だしいことを知るに足りよう。

道路にしても、甚だしい不良状態である。大都市内などは舗装も出來て居るが、一旦城壁を出れば、俄然惡路と化する場合も尠くない。例へば私が北京へ行つたのは、奉天から航空聯絡をしたのであつたが、約三時間飛行の後に、北京郊外の西郊飛行場に着陸した。然るに其處から北京への道路が非常に悪く、自動車の車輪は深く泥濘の中に没すると云ふ風であつた。途中から舗装道路となり約四

十分間のドライブの後に北京市中の北京飯店に到着したと云ふ風である。大都市の郊外ですら此通りであるから、沉んや一般的の地方に於ては道路は極めて粗悪なものであり、所謂道なき道を進まねばならぬ事がある。

運河の如きものは、北支に於ては此際大に利用價值があるのではないかと考へられる。運河は決して時代遅れのものではなく、北支の如き將來多量の礦物農産物、粗製品等の輸送を目標とする場合には、運賃負擔力の點より考へて、鐵道よりも運賃低廉なる水運は、充分に存在の價值がある。只輸送速度の鈍いことは缺點であるが、然し夫れは商港に出る迄の區間であつて、其後は航洋船に積換となる次第である。運河の外には天然河川も考へられる。然し現在の黄河や白河や、北支方面の河川は、泥土多く舟運の便が乏しく。

次では商港であるが、之は現在の塘沽を改修するか、或は北の方渤海灣内に良港を新たに求めるか、いづれかに決定せねばならぬ。そして之等の商港は日本のみとの連絡でなく、朝鮮との連絡も考慮せねばならぬと思ふ。勿論朝鮮と北支間との連絡は、主として海上トラツグとも云ふべき多數の小船舶で當分充分ではないかと思はれる。

最後には航空路である。支那の如き尨大なる地域の場合に於ては、殊に航空路の必要を感じる次第であるが、戦前に於ける支那の國內航空輸送は、大體獨支合辦の歐亞航空公司と、米支合辦の中國航空一公司とが、之を經營して居た。事變以來日本軍の占領區域内に於ては、勿論夫れは中斷されて居る。

が、事變終了後に於ては之等會社との關係は、一應論議の的となるかも知れぬ。何となれば、之等會社は國民政府交通部との契約に依り、支那内地に於て航空權を獲得して居るのであるが、獨逸關係の歐亞航空公司是兎も角とし、米支合同の中國航空公司は恐らく事變後に於て何とか既得權に就き我國に要求するに違ひないと思ふ。然し該契約は千九百四十年を以て満了する次第であるから、或は事變中に契約期間が切れるかも知れず、切れずとするも、あと二箇年である。従つて實際に契約を更新しなければよいわけである。期間中に權利を回收するとなれば設備の買収其他の點に於て、稍面倒なる問題を生ずるかも知れない。現在日本側では惠通航空会社が北支等に於て航空輸送を實行して居るのであるが、事變後に於ては日本側の空輸は可なり大規模のものを豫想せねばならぬ。夫れは東京を基點として鮮滿北中南支を連絡するものと豫想される。

要之將來の我國の大陸經營政策は中々の大事であると思ふ。勿論夫れは交通政策一點張りに盡きるものではない。然し交通政策が大陸開發上の最も基本的な一政策であることは確かである。由來交通政策なるものは派出な學問でない爲に研究上兎角疎んぜられ、一般人又甚だ興味なきが如くであるが、自分は北支の現地に於て實務にたづさわる人々が交通整備が開發の基本的なる所以を痛感せるを見て、甚だ心強く感じたのである。