

# 支那に於ける道路と河川交通に就て

檜崎敏雄

## 目次

第一 支那に於ける道路

第二 支那の内水運

一、總説

二、北支諸水路

1、總説

2、葡運河

3、大清河、永定河及子牙河

4、大運河

イ、大通河

ロ、河北北運河

ハ、河北南運河

ニ、山東北運河

ホ、中運河

ヘ、襄運河

ト、江南運河

5、黃河

三、中支水路

四、南支水路

## 第一 支那に於ける道路

支那に於ける交通機關の整備が新東亞建設の基礎條件であることは言ふを俟たないところであると信ずる。無盡藏と云はるる資源も、交通機關の設備なくしては全く無意味であつて、遠方の山に

如何に石炭が光るのが見えたところで、何の役に立つものではない。

支那の交通機關は鐵道、道路、河川、悉く不備である。鐵道はあの老大な面積を以てして、僅々六千哩足らずの延長に過ぎず、しかも概ね歐州列強の借款鐵道であつて、元利借財山の如く、永年の間、軍閥の私有物たる點があつて、運賃徴收其他の點に於て全く亂暴至極の經營を行つて居り、數次の革命戰亂に破壊されて、修繕は意の如くならず、極端に云へば日支事變前の支那鐵道は、風雨の下、殘骸を曝すと云ふに過ぎない状態であつた。

新東亞の建設擔當者は、先づ支那に於ける交通機關の整頓から着手せねばならぬ。鐵道の問題は他日に譲り、次に先づ道路と河川の問題を採り上げて見よう。

支那に於ける道路は常識的に悪いと云ふことになつて居り、黃塵泥濘、只道路の豫定地があるに過ぎないと云ふ次第であり、況んや鐵道、河川との聯絡を考慮して、築造される様なことは極めて乏しかつたのであるが、例へば *Railway and Highway Transportaeris abroad, compiled by U. S. Department of Commerce, 1935, p. 65* 参照、蔣介石の統一政權以來は爲政者として此方面にも可なりの留意を示した。一九三二年(民國二十一年)以來、全國經濟委員會内に公路處を設けて、聯絡公路の計劃調整に努力することとなつた。初め該公路處の所管は江蘇、浙江、安徽三省であつたが、三四年には江西、湖北、湖南、河南、福建省を包括することになつた。斯くて同年末の公路延長一萬六千二百料である。尙經濟委員會統計に依る一九三五年三月末に於ける支那全土二十六省の公路總延長は八萬九千三百三十六料で

ある。

日支事變以來の支那道路は如何。事變前に於て自動車の通行自在であつた道路も支那側は敗退に際し之を破壊し橋梁も概ね跡方も無くなつて居るので、皇軍占領地區に於ては軍の手に依り又は軍と日本技師の協力等に依り折角修理に努め、又道路新設に骨折つて居る様である。元來支那は地方官廳には道路係も完備せず専門技師も極めて乏しい様であつて、現狀に於ての道路修築は如何しても中央官廳の直營等を必要とするかに考へられるが、然し其方法も邊境にまで及ぶと云ふことは事實上困難であらうと思ふ。現在に於ては北支の臨時政府の中に建設總署なるもの設けられ、日本人技師指導の下に北支に於ける道路、河川、都市計劃の事業を行つて居る筈である。

勿論現狀に於て假令北支だけとしても半永久的の良好なる道路を一般的に建設することは財政其他種々の事情から考へて困難であつて、取り敢えず改修して雨季と雖も自動車の通行に差支えない様にすればよいかと思ふ。さすれば一軒當り三、四萬圓の築造費を必要とする場合に一萬圓程度で済むと云ふことにもなり、此趣旨を一般に普及すべきである。斯くて必要なものは砂利であらうが、北支の如きは一般に黄土で砂利に乏しく、さりとて遠方よりの運搬は運賃の關係上非常に高價である。又橋梁の問題は治水の問題を先にすべきであつて、此方さへ目鼻が付けば完全橋の建設も期待出來ようが現在の如く出水常ならざる情勢に於ては流失の憂目を計算に入れ先づ自動車通行に差支なき木橋乃至類似の程度——然し又匪賊等から燒毀の憂ある點も考慮せねばならぬ——で満足

せねばならぬかと思はれる。

只然し大都市間の如きは、軍事的、經濟的の意味強く、幹線中の幹線道路であるから、之は可及的速かに完全な高速自動車道路を——夫れも或るべく直線的に——新たに築造すべきであると思ふ。只然し支那の氣候、冬期の氷結、黃土の性質、水害、將來の交通量を考慮して夫れに對應する爲の路面の廣さ、高さ、舗裝材料等の研究は相當苦心を要することであらう。只勞働力は苦力、農夫その他豊富に且低廉に得らるることは好都合である。

## 第二 支那の内水運

### 一 總 說

前述の如く支那の鐵道の延長哩は甚だ不充分であり、道路狀況も前述の如くであるとすれば、河川運輸は殊に重大な役割を有するものである。況んや農業國、鑛產國、支那に取り農産物、鑛產物等の輸送に就ては内水路は適當の低運賃通路を提供するものと云はねばならぬ。

然し其河川にしても舟運に充分利用せられ居るとは云へない。一言にして云へば舟運に適しない河川が多數である。水源は山間に在るも樹木乏しき爲、奔流を成すかと思れば、下流平野に入つては黃土游塞して河床高く爲に俄かに緩流となつて、水流暢び難く、一年の雨量分布極めて不均にして、満水時と渇水期との水量差甚だしく、幾多の支川合流して本川に入るもの多き爲、霖雨期は忽ちに

して洪水の厄に逢ひ、河道の變遷常なく、水深時に依りて異なり、冬ともなれば結氷して二、三箇月に涉つて舟航を杜絶させる。民國二十五年五月刊行、李書田編、『中國水利問題』序文に曰く、『對內的支那に於ける研究諸問題は現今山の如くに累積されて居るが、中にも水利事業は科學的に緊急解決を要する一問題である。支那は古くより農業を以て經濟文化の根幹とし、古語に治水即治むとさへ云はれた。凡そ農業の盛衰には治水、水利の興廢が關係せざるはなく、水運の發達も亦與つて力あるところとし、近來支那の衰頹せる農業の現狀に鑑み、河川の治水統制は目下の急務である……支那の一年中に於ける雨量の差異は二千ミリ以上の地方があるかと思へば、二百ミリにも満たない地方があり、極めてデリケートである。支那の河川を論ずるに山間僻地の溪流あり、沙漠、黃土地帶を蜿蜒迂回する長流あり、衆多の湍流一どきに山中に激突し轟々たる潮聲、天に冲する奔流あり、或は忽ち水流地下に湮滅して姿を消すもの等ありて同じ水利を研覈するにも其複雑なこと實にミシシツピ、ニール、ガンヂス、インダス等の如き同日の比ではない』知るべし支那河川交通の現狀の如何なるかを。

斯様に治水は支那現下の重要事業の一である。しかも治水なければ舟運が充分ならずと云ふに止まらず、橋梁も流失の恐れある爲充分のものを架設することが出来ず間に合はせのものとなり、又道路も浸水の險あり、結局治水の不完全は道路交通をも阻害することとなる。

## 二 北支諸水路

### 1 總 說

北支に於ても現に舟行不能、又將來舟行不能の水路が尠くないのであつて其主なものとして之を次の如くに列擧出來よう。

イ、冀東地區——薊運河及其支流灤河

ロ、河北省内——永定河、大清河、子牙河

ハ、山東省内——徒駭河、小清河、大沽河、膠河、淮河

ニ、南北連絡——大運河

ホ、東西貫流——黃河

北支の諸河川も前述の如く一年中の雨量の不平均は屢々洪水を惹起し山嶽地方よりの流砂は下流河床に泥砂を沈澱せしめて舟行を妨げる。例へば永定河の最大含砂量は百分の四十に近しと云ふ。一年中の雨量の約三分の二乃至五分の三は夏秋の候に集中し之に反して冬期春期は雨量乏しく、増水期は減水期に比し流水量千倍の差を示すことありと云ふ。一般に氾濫期は七、八月、減水期は九、十月、渴水期は十二、一、二、五、六、解氷雪期は三、四月である。

一九〇六年乃至一九二〇年北支降雨量月別平均統計(耗)

一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	計						
三・八	三・三	三・八	八・二	二・四	二・九	七・六	三・六	一・七	九・九	一・四	八・七	四・四	〇一・四	七・一	一・五	四・四	五二・四	五

(天津測候所調査)

北支の冬期は相當に氣温下り十二月より二月、就中一月は最も寒く攝氏零下十五度に下ることあり、一九三四年一月天津の平均温度は平均零下六度である。従つて諸川結氷し概ね十一月下旬より三月上旬又は中旬までは舟航不能である。水厚は永定河の蘆溝橋附近にて〇四米、大清河は湯家營にて〇三米、子牙河は白洋橋附近にて〇一六米の程度なりと云ふ。諸河の水深は増水期と雖も概ね精々一米半程度の吃水を民船に許すのみ。斯る河川の狀況に對して支那は全く治水機關が無いわけではなかつた。華北水利委員會、黃河水利委員會、其他各省建設廳の河務局の如きは夫れである。

## 2 薊運河（北塘河）

薊運河は遠く東源を長城線羅文峪口、西源を干源峪口に發して約十の支流を入れ、海河の北七哩に於て海に注ぐ。支流の大なるものは洵河、箭桿河、還鄉河である。河口北塘より五里橋まで約二二〇軒民船の遡江するを見る。船舶の種類は主として支那民船であつて事變前に於て本支流を併せ約三千隻の所屬船舶ありしものと推定せられる。北支河川としては水深割合に豊富であつて下流中流に於ては吃水三米程度の船舶の航行可能である。航行民船は普通四十噸積程度最も多く、輸送貨物の種類は下江するもの棉花、各種農産物、長芦鹽、鷄卵、安平、高粮酒、石類、麥稈など、遡江するものは麥粉、綿糸、布石炭、石油、木材、燒寸、砂糖紙、其他雜貨類。天津を中心として本河川に出入する貨物は年一二萬噸乃至十八萬噸程度であると見られる。運賃は胥各莊まで穀類每石一四錢、麥粉每袋四錢の程度である。

要之蘆運河は北支に於ける交通機關として甚だ重要な位置を占めて居る。北寧鐵道とは交叉するのみであつて、夫れは東西を走り、之れは南北を流れ、競争の事實は無い。水流狀況も亦不可ならず、支流の箭桿河を除き、大改修の必要は無き様に見受けられる。流域は概ね肥沃であつて、各種農産物——棉花、玉蜀黍、落花生、高粱、蔬菜、果實の栽培に適し、又下流は長蘆鹽の産地として有名である。

### 3. 大清河、永定河及子牙河

之等三川はいづれも天津の西を流れ合流して海河となり大沽に注ぐ。大清河は琉璃河鎮(天津より水路二一〇料の上流)より子牙河合流點は航行可能であり、渴水時は舟行甚だ困難なるも、平水時に於ては水深一米を超え、百噸積民船の航行に堪える。貨物輸送の民船は約千隻である。支流の小清河は泥砂を流し來つて河床を高めることが尠くない。大清河水運を利用する下江は小麥、粟、玉蜀黍、豆類、落花生、胡麻、棉花、果實、家畜など、年約十八萬噸、遼江は洋雜貨、煙草、石油、燒酎、紙など、年約十萬噸前後である。永定河(渾河)に至りては樹木乏しき高嶺より直下し來る猛河川であつて、一度降雨あれば濁流奔馳して防ぐに由なく、渴水時には水量減じて利用に由なく、現に河を上下する船舶なく、部落を連絡する廢船あるに過ぎずと云ふ。白河の河床高きは永定河携行の黄土砂に依るものが多く、天津港としては永定河は惱みの種である。

子牙河は減水期に於ては水深概ね〇三米以下に落ち、舟行不可能なるも、平水時に於ては舟行障害となる箇所なく、永定河と異なり堤防も整ひ、水流緩漫であつて殆んど流速は無い。民船の積載量は



十五噸より四十噸程度のもの多く百噸積を以て最高とし、數は約千四百隻である。輸送貨財は下航として棉花、石炭、雜穀、果實、家畜、鷄卵など約十七萬噸、上航は綿糸、布、燐寸、石油紙、砂糖、鹽、煙草など年約十二萬噸である。

#### 4 大運河

大運河は往時浙江省の貢米を北京に輸送せんが爲に開通されたものであつて、北京東便門より浙江省杭州まで一七八二軒、北中支を貫通せんとする一大水路である。區分に依り或は次の如くに呼ばれる。

イ、大通河 北平より通縣まで

ロ、河北北運河 通縣より天津まで

ハ、河北南運河 天津より臨濟まで

ニ、山東北運河 臨濟より黃河まで

ホ、山東南運河 黃河より江蘇省境まで

ヘ、中運河 江蘇省內

ト、裏運河 淮陰より揚子江まで

チ、江南運河 鎮江より杭州まで

リ、衛河 臨濟上流

斯くの如くに萬里長城と共に古代支那の大工事であつた大運河は今は處々遊塞して水流杜絶えて貫通し得べくもなく、例へば臨濟黃河の間などは河道廢れて農耕地と化したところも見える程である。

#### イ、大通河

所謂『天下第一泉』の様ある北京郊外玉泉山の源に水源を發し北京に向ひ通縣で溫榆河と合し白河に出る。昔は閘門に依て水量を調節したこともあつたが、其後改修浚渫を怠り、今は北京附近など水流涸渴し通州附近なども水深半米程度であつて又舟楫の便あるべくもない。

#### ロ、河北北運河

河北北運河は白河の下流であつて往時は貢米の北京輸送に重要視されたものであるが、其後海運の發達と北寧鐵路開通に依り其價値を減殺し、爲に修理を怠つた感があり、處々淺瀆あつて大型民船の航行に適しない。普通二十噸積程度である。殊に京津間自動車輸送路の開通に依り其意味なきやに見えるけれども、尙農産物鑛山物其他急送を要せずして低運賃を要求する貨財に取つては存在の理由ありと云ふべきである。事變前の一年間貨物輸送量約六萬噸であつて、京津線輸送貨物量の約四分の一であつた。

#### ハ、河北南運河

更に河北南運河も衛河よりの給水あるを以て、増水期三米以上、減水期と雖も一米半程度の水深あ

り天津より臨濟の邊までは結水期を除き百艘乃至百八十艘積の民船の可航可能である。船舶數は四千隻程である。衛河は漳河の水を集め、増水時に於ては河南省京漢線の要衝新郷まで百噸級の民船遡江出來よう。山東北運河、南運河は局部的に水運あるのみ、全線を通じての交通は不可能である。衛河に在る船舶數は二千隻前後であらう。

ニ、山東北運河

臨黃運河とも云ふ。鹽濟閘門より黄河の八里廟閘に及ぶ。運河に接する爲に、黄河の泥沙は常に運河口を閉塞し、加ふるに此區間は水量も多からず、航運疏通して居ない。

ホ、山東南運河及中運河

途中紋河と會流するのであるが、紋河の減水の爲、枯渴すること尠からず、又南陽鎮、韓莊の間などは連絡の湖水を通れば二十艘積の船航行可能なるも、運河自體は概ね涸渴して居る。只韓莊と臺兒莊間などは水深三米以上もあり、二百噸程度 of 大型民船通行も可能の様である。要するに水路の全通は不可能なるも、千隻以上の輸送船あり。中興炭及びボックスの輸送などは年七十萬噸に及ぶと云はれてゐる。

ヘ、裏運河

大運河としては尤も早く開通したところであつて、紀元前四八六年吳王夫差の築造に係るものと云ふ。往時は舊黄河の水氾濫するや其泥水は淮河を通じて運河に殺倒して堤防を破壊すること尠

なくなかつた。爲に淮河より揚子江へ及び東海へと二つの分水道を造築して排水を圖つた程であつた。其後黄河と淮水の水路變更して運河の水絶たれ左宗棠の改修に依り僅かに水を維持して居る。

### ト、江南運河

同じく吳王夫差の開鑿に依るものと云はれて居るが、其後屢々河底淤塞したことがあり浚渫も數限りなく行はれた。時には錢塘江の水を引いたこともあつたが、含砂量多く却つて不便であつた。現在に於ても所々に航運不通の箇所を存して居る。

以上が大運河航運の疎拙である。之等運河を通じて輸送さるる物資は可なりに豊富である。輸送貨財の種類は河北南運河乃至衛河に於ては天津向の小麥、粟、高粱、其他雜穀類、棉花、焦作無煙炭、果實など、天津よりは砂糖、麥粉、石油磁器紙、其他各種雜貨類などであるが、山東南北運河も大體同様である。焦作炭は焦作鎮より鐵路にて道口鎮まで輸送、それより衛河水運を利用する。其他運河水運を利用する石炭は開灤炭、博山炭、中興炭などである。一年を通じて全運河の輸送量は約十億延秆噸なりと推算され、民國廿一年度の支那全土鐵道の輸送量は約四十三億三千七百二十五萬噸であつたから、運河輸送量は鐵道輸送の四分の一に當り、以て運河が運輸輸送上に於て占むる重要地位を察知するに足りよう。従つて今後に残された問題は運輸の全通工事を促進することである。そして其整理工事費は約三千萬元なりと計算されて居る。

5 黄 河

前掲李書田編中國水利問題に云ふ『黄河の水勢は颯然として起り、その名の如く常に黄色に濁る。流水の含砂量最も著しく、其昔河北山東河南の境界には藪澤ありて、洪水氾濫すれば藪澤を蔽ひ、洪水調節ともなつたが、近代總て泥砂に淤塞せられ洪水の氾濫は頻々として熄止しない。……水防には全く千里に及ぶ長堤を築くも、亦如何に堅固の防護をなすも結局永久安全と云ふことは出来ない。……黄河流域は昔日の影もなく、黄土文化は没落し、中部長江流域に移遷して、現在上海方面が經濟文化の中心地となつた。黄河流域は白沙黃莫人民凋落極度に頻し、經濟文化も頽廢の一途を辿る有様である』(譯書五、六、七五頁)。

抑々黄河の源たる遠く青海に發して甘肅寧夏陝西綏遠山西河南山東各省を洗つて渤海に入る流程實に四千七百料の長きに亘る。洪水奔馳の爲古來より河道を變ゆること實に六七回に及ぶ。會ては天津附近に河口存せしことあり、又徐州を過ぎて黃海に入りしことあり。現在の河道は西曆一八五三年蘭封にて決潰せる以後のことである。然し甘肅を出て山西と陝西の間を南流する邊までは急流と瀧とあつて民船航行は甚だ乏しい。然し寧夏包頭間の如き就航の木船三百隻を超ゆるものありと云ふ。潼關より下流は舟航可能であり、殊に山東省内の流程は利用價值必ずしも尠少ではないが、河幅廣く波立つて流速急順風なくば上航は容易ならずと云はれる。水深は平水時に於て約二米であつて、渇水期以來は航運可能であり、往來の民船は主として十噸積時に二十五噸積のものを

見る。黄河水運貨物は歷城縣濼口を中心として集散されて居るが、輸送貨財の種類は他の北支河川の夫れと大差は無い。即ち水運に依り濼口に陸揚げされた農産物——小麦、落花生、豆、野菜、果實、家畜、雞卵など——は津浦鐵道濼口驛又は濟南に輸送せられて之より鐵路を利用し各地に發送せらるるものが多い。又濼口水驛にて水運に委せらるる貨財は石炭、綿糸、布、砂糖、白米、燐寸、煙草、雜貨類である。上航は無風時一日二〇支里程、逆風なれば流速烈しく航行不可能。下航は無風一日百支里、順風二百支里、一月乃至三月は結水に依り概ね休航である。山東省内のみにて黄河の民船約三千隻を數へるのであるが、黄河水運の輸送總噸數は年約四十萬噸なりと云はれる。

然れども黄河は所詮黄泥の川、氾濫と泥砂相次いで下流に至り、河北省の全土は曾ての何の時代にか黄河の河床だつたのである。沿岸の住民亦従つて假の庵を結び、水溢れば即ち之に追はれて走り、岸の黄草徒らに秋風に肅條たるのみ。知らず、百年河清を俟つは遂に永久の眞理なるか。

### 三 中支水路(揚子江)

揚子江は流程約五千五百軒支那第一の河川であつて、内外の大舶巨船を浮べ、列國の權益錯綜すると共に沿岸繁曠の大都市多く、現代支那文明の中心地である。大體に於て吳淞漢口間は下流、宜昌漢口間は中流、宜昌重慶間を上流と稱してよいのであるが、支那河川の特徴たる砂州と水の淺深一ならざるは茲にも見られる。

先づ吳淞漢口間は上海、江陰、鎮江、南京、蕪湖、九江、漢口等の大都を沿岸に控へて重要航區であるが秋

冬の減水期は海洋巨船は蕪湖以上の遡江は困難である。江中に砂州が尠くはなく、河口にすら神灘の大砂州がある。途中に鄱陽湖あり、江に注いで居る。中流の宜昌漢口間には沙市岳州等の經濟都市あり、水流は此間灣曲の多いことを以て知られる。途中洞庭湖と連絡するのであるが、湖は江よりする泥沙に年々沙州を増大する傾きがあり、しかも湖の水源地たる湖南諸山嶺は樹木乏しく、水流一時に奔騰して湖に至り之を氾濫せしむることがある。上流の宜昌重慶間は風流絶佳の地なれども山峽の急流多く、又隨所に暗礁あり、航行の危険を感ずることがある。斯くして揚子江と雖も上流より下流に至るまで河床の整理を必要とする區間が尠くない。

揚子江の經濟的地位は支那としても關係諸外國としても誠に重要である。流域の産物又は資源を見るに次の如くである。

1 農産物 米、小麥、落花生、高粱、大豆、豌豆、茶、菜種、棉花、煙草、桐油。

2 礦物資源 鐵(全支産額の七割以上を占む)、石炭、アンチモニー及タングステン(共に世界總額の八割近くを占む)、銀、錫、銅、水銀。

従つて揚子江に於ける外國貿易額は全支貿易額の半額以上を占め、事變前の一九三六年に於ては六割一分であつた。日英米獨は此點で最も關係が深い。

左表に於ては米國最も優勢であるが、長江投資に於ては英國斷然第一位を占め、レーマーの調査に依れば一九三一年の上海に於ける投資は英國七億三千七百四十萬ドル、日本二億千五百萬ドル、米國

九千七百五十萬ドルである。而も事變前に於て長江に於ける定期就航船舶數量及積取率に於ては次の如くに英國が斷然第一位を占めて居た。

一九三六年度上海南京漢口三港合計外國貿易國別表(單位千元)

	輸 出	輸 入	合 計	同 率
日 本	?	?	?	?
英 國	四二、八八三	七六、一四九	一一九、〇三一	一一・一
米 國	一一九、九八〇	一三九、三四一	二五九、三二一	二六・四
獨 逸	二四、二六一	一一二、〇三三	一三六、二九四	一三・九
佛 國	二三、六五〇	一三、七〇三	三七、三五三	三・八
其 他	一一二、九五五	一八二、九五三	二九五、九〇九	三〇・一
計	三七七、五〇五	六〇五、四六四	九八二、九六九	一〇〇・〇

長江定期就航船舶各國別比較

會社數 隻數 噸數 比率

日 本	?	?	?	?
英 國	四	三四	六五、七四三	三九・四八
支 那	四	三七	五五、二六〇	三三・一八



米 國	二	一一	八、一二六	四・八八
佛 國	一	二	一、七六八	一・〇六
伊 國	一	一	五六七	〇・三四
合 計	一三	一〇三	一六六、五四〇	一〇〇・〇〇

長江各線積取比率

昭 和 九 年	日 本	英 國	支 那	其 他	計
同 十 年	一三	四五	三二	一〇	一〇〇
同 十 一 年	一八	四〇	三一	一一	一〇〇
同 十 一 年	二二	三九	三三	七	一〇〇

我國の一社と云ふは云ふ迄もなく日清汽船であるが、明治四十年一九〇七年三月郵船商船大東湖南の四社が外國に對抗する爲め統合生誕して出來既に三十二星霜の歲月を経て事變前には相當の地盤を有して居たのであるが、英國の四社支那の四社に及ばなかつた譯である。英國の長江進出は天津條約に基づき、一八七二年に初まるも、我國は大東汽船一八九六年、大阪商船一八九八年、湖南汽船一九〇二年、日本郵船一九〇三年であつて立ち遅れの感がある。今次事變に際しては日清汽船は支那軍の爲に洛陽丸以下數隻を撃沈され、岳陽大貞兩船を抑留された。其他碼頭倉庫小蒸汽、駁船等の

損失を加へて損害裕に千數百萬圓に及ぶと云はれて居る。斯くて一時全く活動を休止せざるを得なかつたのであるが、第七十三議會可決の支那事變關係海運損失補償金の給付を受け、昭和十三年一月一日早くも上海蕪湖間の開航を行つた。然し其後昭和十四年八月五日郵船商船以下十一社の出資に成る國策會社たる東亞海運會社の成立を見たので、當社は船舶〇〇隻、噸數〇〇〇噸の出資を成し、新會社の中に發展的解消を遂ぐることとなつた。

#### 四 南支水路（珠江）

東江、西江、北江が廣州附近に合流して海に出づるもの之が珠江である。東江は江西、廣東兩省の境界の邊に源を發して、延長四百五十浬を流れて珠江に入る。支流を成すもの、新豐江、秋香江、西江、增江など。東江も亦御多分に洩れず泥砂堆積し而かも水量乏しく、豊富なる舟運に恵まれない。其上豪雨至れば流水奔流すること亦他の支那河川に相似たるものがある。此點西江も同様で上流の山は從來伐採に任せて樹木乏しく、雨水の漲溢に任して居る。西江の水源地は雲南省東北部であり、流程千七百九十浬、下流は航運に適しよう。北江も亦泥砂、洪水、奔流を伴ふ河の性格に於て東江、西江と同じ。水源は大庾嶺であつて、水流凡そ五百浬、支流は連州江、翁江、琶江、綏江などである。珠江下流は廣州邊で三角洲を成して居るが、之は三江の運搬する泥土の結果であり、年々面積増加を見る。現に面積一萬平方浬に近く、概ね農耕地として使用されて居る。前掲李書田氏は曰く「珠江は南部支那に於ける大河にして……此流域は溫暖地方にして雨水を貯ふる沼澤多く、雨量の一年平均量は約一千

六百耗乃至二千耗以下とし、東西北の三江は五嶺以南雲南高原以東の諸水を集め、上流は山間谿谷を流れ傾斜度急激にして水勢奔流、其平原に出づれば泥砂河床に淤積す、洪水を防ぐには堤防に頼る外なきも築堤に土地の高低不平均、位置の誤差等ありて技術的に統一整理すべき状態に在る。又上流は童山濯々、森林稀にして暴雨は往々突發的流水量となる。現に森林濫伐、燒山禁止取締令等あれども容易に行はれなす。

要之支那の交通機關は現に可なり不備の状態に在る。之を整頓することは相當の年月と費用とを要するであらう。夫れとしても先づ第一に着手せねばならぬ事業である。友邦滿洲國は建國僅か六七年にして鐵道、道路、航空、自動車運輸等交通の四通八達大に認むべきものがある。新支那も亦斯くあらねばならぬ。然し之は諸種の事情に顧みて滿洲國の様には簡單でないことは事實である。