

論 說

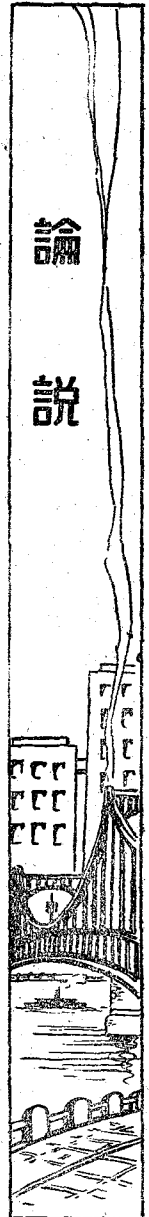
東亞廣域經濟と交通特に道路

檜 崎 敏 雄

目 次

- 一、東亞廣域經濟と新國土計畫
- 二、東亞廣域經濟と交通政策の確立
 - (1) 鐵 道
 - (2) 海 運
 - (3) 航 空 路
 - (4) 道 路
- 三、新國土計畫と道路政策
- 一、東亞廣域經濟と新國土計畫

論 說



小生は今夏「東亞廣域經濟論」の一書を公にして世に問ふたのであるが其目的は從來の日滿支プロツクであるとか、東亞協同體であるとか云ふ日本の官民の使ひ慣れて居る、言葉や觀念に、非常の不満を感じたからであつた。プロツクと云ふのは利害關係の同じ國が共同の防壁を作り、其中に閉ぢ籠つて外敵に當つて行かうと云ふ政策であつて、大國民としては甚だ恥づかしい言葉である。新興國民の掲げる觀念としては更に文化的であり、進取的であり、豪快な内容を盛つたものであらねばならぬ。更に又東亞協同體と云ふのは哲學的の理念としては別に非難すべきでなく結構であるが何等具體的な政策を伴つて居らず、従つて日本國民又は東亞諸民族を率ゆる指導原理としては、甚だ力弱いものであることを免かれないのである。

左様な次第で小生は東亞廣域經濟の觀念を提唱したのであつて、世界は結局日本を中心とし、滿洲國、中國及び南洋諸地域を包含する東亞廣域經濟獨逸を中心とする歐洲廣域經濟、米國を中心とする米洲廣域經濟及び其本國のみを以て成立する蘇聯廣域經濟の四地域經濟圏に分たれる譯である。只小生は諸種の事情から推して佛印及び蘭印に對する獨逸の關係を懸念したのであつたが、之は日獨伊同盟成立に依つて解消したのは結構であつた。そして米國との妥協は絶體不可能であるから我國としては此際三國同盟以外に採るべき道は無く、残るは只蘇聯との政治的經濟的妥協が残つて居るだけである。我國も久しぶりに國際關係の見透しが付いたと云ふべきであつて、國際關係に關する限り大に明朗になつたと云ふべきである。株式市場などが米國大統領や國務長官の強がりな

どに脅えて下落に下落を重ねるなどと云ふのは、全く馬鹿な話であつて、米國艦隊などが萬一新嘉坡にでも入港しようものなら、之こそ天の興へで待つて居ましたと云ふ外は無い。然し米人が如何に馬鹿で自己の實力を過信して居ようともまさか其處までの状態には立ち到るまい。

さて東亞廣域經濟政策は日本を中心として行はれる。之は文化的、經濟的、技術的、軍事的に群を抜いて居る日本として當然の責務なのである。そして此東亞廣域經濟政策の根本策の一つとして東亞交通政策の樹立があらねばならぬ。夫れは勿論道路のみならず、鐵道、海運、航空、運河等の諸方面に涉つて行はれる。

之に對し新國土計畫は、日本領土上の問題であるが、之にしても其計畫の根本として國內交通政策を樹立する必要ありと考慮する。國土計畫は恐らく企畫院邊で之を考究するものと思はれるのであるが、其衝に當る者は餘程の人材であつて根本的着眼を有する人で無ければ、皆行くもので無いと信するのである。無論國土計畫中の交通政策にしても、道路、鐵道、海運、國內水路、空中輸送の交通各分野に涉らねばならぬ。然し茲では單に問題を道路交通に限らうと思ふ。

二、東亞廣域經濟と交通政策の確立

前に述べた様に東亞廣域經濟の構成員は、日本を初めとしてさし當り中國、滿洲國、蘭印、佛印、泰國、英領馬來などの諸地域であり、國際情勢の變化如何に依つてはビルマ、印度、比律賓、濠洲、新西蘭さへ來り

加はらないとは限らないのである。従つて斯る地域を包含して一糸亂れぬ結束を作り、恰かも工場内の分業の如く、各地域整然として各其任務に當り、以て終局の綜合美を收むる爲には、如何しても交通の整備が先決問題なのである。

(1) 鐵道

先づ第一には鐵道であるが、之は各地域共其面積に比較して甚だ不充分であると云ふの外は無い。従つて今後の問題としては各地域内の鐵道普及を策すると共に、東亞各地域連絡の爲の數本の大幹線鐵道を敷設するの必要を感じる次第である。今次に南洋各地域の鐵道總延長を示す。

	面積(方籽)	鐵道延長(籽)	面積百方籽 當り鐵道籽
1、蘭 印	一、九〇四、三四五・七	七、三〇〇	〇・四
2、泰 國	五一三、四四七・〇	三、〇九九	〇・六
3、佛 印	七四〇、四〇〇・〇	三、三〇一	〇・四
4、英 領 馬 來	五三、二四四・〇	一、〇六八	二・〇

いづれも日本内地に於ける面積百平方籽當り六一籽に比して甚だ延長に乏しい。況んや中華民國が、あの老大な面積を以て鐵道總延長僅かに五千五百籽と云ふに至つては、世界に殆んど類例無い貧弱さである。之に對し滿洲國の鐵道延長は固より充分とは云へないが滿鐵の一元經營に依り外形内容共に其歩みを進めつつあるは大に多とすべきである。

茲に於て各地域内は夫れ夫れ鐵道延長を圖るものとして問題は廣域連絡鐵道である。之に就ては先づ次の如き敷設計畫を考慮すべきである。

- (1) 東京—下關—釜山—京城—奉天—北京—漢口—廣東—河内—西貢—盤谷—新嘉坡
- (2) 上海—南京—漢口—重慶—昆明—老開—河内
- (3) 昆明—大理—ラングーン
- (4) 天津—南京—上海—福州—廈門—汕頭—廣東
- (5) 重慶—成都—西康省—西藏—印度—イラン—近東
- (6) 奉天—内蒙—新疆—中央亞細亞—近東
- (7) 上海—南昌—長砂—貴陽—昆明

國際鐵道の意味を帶ぶる右の各線の如きは幹線中の幹線であるが其中の線で大部分又は一部竣工して居るものも尠くは無い。我國の任務としては先づ東京下關間の標準軌改築と新支那の鐵道敷設計畫への指導援助であらうと思ふ。然し茲に忘れてならぬことは國內鐵道の建設改良と同時に日本が東亞各地域内の鐵道新計畫に就き指導の役目を負擔して居ると云ふことであらう。

(2) 海 運

東亞廣域經濟圈の連絡交通としては海運は特に重要であるが不幸にして日本以外の東亞諸地域は記述に價する程の海運勢力を有して居ないのであつて大體は今後とも日本船舶の各地連絡交通

に委せねばならぬ状態に在る。支那及滿洲國向けの海運は別として、我國と南洋各地域とは日本海運に依り次の如くに連絡されて居る。但し英蘭獨佛等に依る海運連絡は之を省く。

一、蘭印關係

- (1) 日本郵船漢堡線 其往航に於て蘭印マカツサ、バタヴィアに寄港する。貨物船月一回である。
- (2) 南洋海運線 横濱を起點とし、バタヴィアを終點とする第一航路は往航に於てマカツサ、スラバヤ、サマラン、チェリボン、バタヴィアに寄港し、復航に於てバタヴィア、スラバヤに寄港する。貨物船月二回である。尙同社の第二航路は横濱、蘭印、パレンバン間航路であつて、配船は貨物船月一回である。又同店の第三航路は横濱、蘭印、チラト、ジャブ間であつて、配船は貨物船月一回である。

二、泰國關係

- (1) 三井物産 横濱、門司、西貢、盤谷を寄港地とし、配船は貨客船及貨物月二回である。
- (2) 大阪商船 二つの線あつて、一つは西貢、盤谷線であり、寄港地は横濱、名古屋、大阪、門司、崎戸(長崎)、基隆、海防、西貢、盤谷であつて、貨物船月一回である。一つは西貢、盤谷急行線であつて、寄港地は横濱、名古屋、大坂、神戶、門司、西貢、盤谷であり、配船は貨物船月一回である。

三、佛印關係

大阪商船及び三井物産の各航路あつて、前記の泰國關係と同じである。

四、英領馬來關係

- (1) 石原産業 起點横濱終點新嘉坡であつて、配船は貨物船月二回である。
- (2) 山下汽船 起點横濱終點バスラであり、途中新嘉坡に寄港し、配船は貨物船月一回である。
- (3) 三井物産 線二つあつて、其一つはベルシャ航路は起點横濱終點バスラであり、途中新嘉坡に寄港し、配船は貨物船月一回である。他の一つは印度航路であつて、起點横濱終點マルマゴア、途中新嘉坡に寄港する。配船は貨物船月一回である。
- (4) 日本郵船 線三つあつて、其一つは甲谷陀線は起點横濱終點甲谷陀、途中新嘉坡、ピナンに寄港する。配船は貨物船月三回である。其二是孟買線であつて、起點横濱終點カラチ、途中新嘉坡、ピナンに寄港する。配船は貨客船月一回である。其三是ヴィザガ線であつて、起點横濱終點ヴィザガ、途中新嘉坡、ピナンに寄港し、配船は貨物船月一回である。
- (5) 川崎汽船 起點横濱終點カラチであり、途中新嘉坡、ピナンに寄港し、配船は貨物船年約六回である。
- (6) 大阪商船 線二つあり、其一つは甲谷陀線は起點横濱終點甲谷陀、途中新嘉坡、ピナンに寄港する。配船は貨物船月二回である。其二つは孟買線は起點横濱終點カラチ、途中新嘉坡、ピナンに寄港する。配船は貨物船月二回である。
- (7) 國際汽船 起點横濱終點孟買、途中新嘉坡に寄港する。配船は貨物船月二回以下である。

以上の外に(1)大阪商船、日本郵船、川崎汽船の世界一週航路(2)日本郵船の横濱倫敦線、李浦線、漢堡線、北歐線(3)三井物産の極東北米東岸航路(4)大阪商船の極東南米東岸航路(5)山下汽船の極東濠洲航路(6)川崎、國際、山下三社共同配船の極東南阿航路(7)大阪商船の極東西阿航路は總て新嘉坡に寄港するものである。以上は日支事變乃至歐洲戰爭開始前の狀態であるが、此際航路の再検討を行ひ海運統制と共に新航路を研究樹立する必要があると思ふ。

(3) 航空路

東亞廣域經濟に於ては定期航空路の設定は特に必要である。之は海運と異なり人及貨物を大量輸送する譯には行かないのであつて、此點から云へば未發達の交通機關と云ふ外は無いが、定期航空と云ふものは他の意味を持つことが尠くは無いのである。それは政治的引いては經濟的の意味であつて、日本の定期航空機が常に東亞諸民族の上を飛んで居ると云ふことが彼等に非常の精神的影響を與へるのである。英米等の飛行機は自分達の上を常に飛んで居るが日本の航空機は影も形も見えないと云ふのでは、支那人にせよ南洋諸民族にせよ、日本を尊敬する氣になれまいと思ふ。従つて斯る意味から云つて、譬へ收支償はないにしても、國家として定期航空は維持せねばならぬ。日本も近來漸く泰國への定期空路を開設した様であるが、之は遙か前から英佛蘭米の諸國が各其本國と南洋各地を定期連絡して居たのに比し、甚だ立遅れと云はねばならない。又獨米二國の航空會社が日支事變前から蔣介石政權と契約を結んで支那内地の定期連絡して居たのに比較して、日本の航空

會社は活動甚だ緩漫であつたと云はねばならない。

小生の考へでは東亞廣域に於ては日本を中心として次の如き定期航空路の設定が必要であると考へる。

- (1) 東京―福岡―京城―奉天―新京―ハルビン―シベリア―歐露
- (2) 東京―福岡―上海―南京―漢口―重慶―昆明―河内―西貢―盤谷―新嘉坡―パタヴィア
- (3) 東京―福岡―北京―南京―上海―福州―廈門―汕頭―廣東―河内
- (4) 東京―臺灣―廣東―海南島
- (5) 臺灣―比律賓―涼州―新西蘭―蘭印―新嘉坡―盤谷―西貢―河内―廣東―臺灣
- (6) 東京―盤谷―ラングーン―印度―イラン―近東―バルカン―羅馬―伯林
- (7) 東京―南洋委任統治領―蘭印

以上の空路中で既設線は極めて僅少であるから、我當局なり航空會社なりは、大に奮發して貫はねばならない。

(4) 道 路

東亞廣域經濟圏内の道路に就き中國に關しては會て本誌に於て述べたことでもあるから之は省き、他の諸地域に就き一言することとする。

先づ蘭印の道路であるが、蘭人は極端に土人を使役し、人命の犠牲などは何等眼中に無く、剩さへ其

の道路の完成後も土人は之を使用することを許さず、土人用の道路は別に建設せしむるなど、横暴の限りをつくしたものであつた。然し左様な譯で今世紀の初め頃ジャバの道路は相應に發達して居たと云へる。自動車交通は一九〇七年頃から初まつて居る。然し自動車交通の發達して來たのは第一次歐洲戰後である。一九三一年現在のジャバの國道延長は約八千二百軒そして其約半ばがアスファルトの舗装道路である。外領としてはスマトラ及びセレベスが比較的良好な道路を持つて居る。其他の地域の道路は未だ近代的の發達なく、雨ともなれば交通杜絶するところ尠からず、全く家路野路あるに過ぎないと云つた風である。自動車數も漸次増加し、蘭領を通じて乗用車約五萬臺、トラック約一萬三千臺、乗合バスは約一萬臺以上と見れば宜しく、一九三七年九月三〇日現在として乗用車四七、四〇六臺、バス八、三二七臺、トラック一、二四六臺である。其大部分はジャバ及びマヅラ、次でスマトラに集中して居ると見れば宜しい。ボルネオやセレベスは其數尠なく、例へばボルネオには乗用車千二百臺、貨物自動車三百五十臺の程度しかない。タンヂョンプリオクにはゼネラルモーターズの組立工場あり、ポイテルゾルホにはグツドイヤ護謨タイヤ工場がある。自動車の輸入は蘭印全體として一九三四年度三千六百五十五臺、一九三五年度五千二百八臺である。今次歐洲戰以前には獨逸が大に自動車を賣り込んで居た様であるが、最近には米國が取つて代つて居る。

泰國の道路は甚だ未發達の情況に在り、昔から主な交通路は水路であつて、從横の河川及び暹河が其役目を果して居り、道路は革命政府成立以來其築造に従事して居るが、一九三四年から十八箇年計

畫を以て一萬五千籽の道路建設である爲に前途遼遠の感あり、地方の運搬機關としては水牛車、黄牛車が其主なものである。山地に於ては運搬用として人間又は黄牛、馬、騾馬等を使用して居るけれども、一般に雨期にあつては道路凹凸泥濘である。自動車は乗用、乗合、貨物各種を總計して約一萬臺に過ぎないと云つた風である。

次に佛印の道路に就ては、國道及び地方國道を以て組織の根幹とし、此外に地方に依り州道、里道、驛路の名を以て呼ばるゝ道路がある。第一號國道の如きは北は支那國境からトンキン、安南、交趾支那、東埔寨を経て泰國々境に至る延長二、五七八籽幅員六米を越ゆる國際大道路で、高速度の自動車走行に堪える。尚ほ其他の國道を併せ國道總延長は概算一萬籽と見れば大過なく、其他の各種道路は合計二萬五千籽程度のものである。結局總計約三萬五千籽であるが、其中で約半分は鋪裝されて居る。尙海防からカルカッタに出づる國際的にして政治的意味充分なる國際道路建設案のあることに注目すべきである。そして當領の自動車數は、大約乗用車一萬臺、乗合車及トラック二千臺と見積つてよく、地域別に云へば交趾支那最も多く、東京地方之に次ぎ、東埔寨乃至安南は其次に位し、老撾は自動車の普及頗る遅れて居り、あの廣さを以てして各種自動車の總數五百臺以下に止つて居る。電車は之を西貢、河内、提岸の諸都市に見得るのみ。

英領馬來は南洋諸地域の中に在つては、道路狀況は良好であると云へよう。一九三七年末の道路統計は次の如くである。

- (1) 海峽植民地 九九二哩
- (2) 馬來聯邦 二、九三九哩
- (3) 馬來非聯邦 一、四八五哩

合計 五、四一六哩

其面積に比較して海峽植民地就中新嘉坡が最も發達を示して居ることは云ふ迄もないが之に就き英國の最近植民地報告は海峽植民地各地方の道路内譯を次の様に説明して居る。

新嘉坡	市道		國道及地方公道		合計
	鋪裝	非鋪裝	鋪裝	非鋪裝	
新嘉坡	一六六・九四哩	一五〇・一六	五・四五	三三二・五五	
ピナ	六九・八三	八九・〇三	三三・九八	一九二・八四	
ウエニズリ	—	一七八・六八	六九・〇五	二四七・七三	
マラツカ	一八・六八	三六五・七二	三一・七三	四一六・一三	
ラヴァン	—	一九・七八	二一・三五	四一・一三	
合計	二五五・四五	八〇三・三七	一六一・五六	一、二二〇・三八	

又馬來の自動車數は如何。之に就ては正確な材料は得られぬけれども諸種の根據から推算し、自動車總數四萬三千臺見當なりと思はれる。只前記の英國植民地報告は海峽植民地中の新嘉坡ピナ、マラツカに就き次の如く誌して居る。

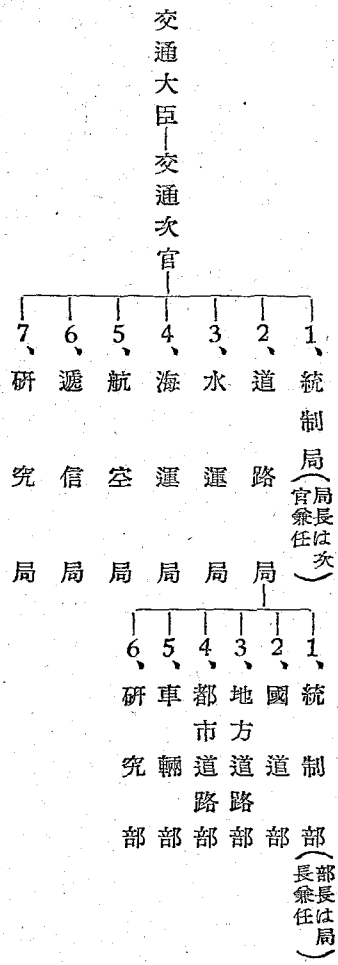
一九三八年 度諸車數

	乗用車	貨物自動車	人力車
新嘉坡	一〇、一七〇	二、八六四	四、五九八
ピナツカ	二、四四四	五八六	二、三七八
マラツカ	一、二五三	二九五	六九九
計	一三、八六七	三、七四五	七、六七五

そして之を前年に比較するに、乗用車は五百二十七臺、貨物自動車は百十一臺を増加し、之に反し人力車は六千百九十二臺を減少して居る。

三、新國土計畫と道路政策

新體制の下に於ける國土計畫は、其重要政策の一として交通政策の更改實施を考へねばならぬ。それには先づ交通省の設置が一の急務であり、内務省の一部及び遞信省の統合と云ふことになる。鐵道事務は尨大であるから之は交通省以外に鐵道省の並置を認めても宜しいと考へる。尙此點は研究を要する次第であるが、新交通省の組織は例へば次の如きものとする。



部の下に更に課を置けば宜しく、例へば道路局研究部の中に、國內道路課、外國道路課、文化道路課などを設置すればよいと思ふ。そして部長以上は全部勅任とし、其全部を詮衡任用とし、下級官吏、技師、實業家、學者其他總ゆる階級から登用の途を開き、冗員を淘汰して有能の才のみとし、其代りに俸給は現行より遙かに増額する。其他官廳の内部機構のことは尙研究を要するのであるが、要するに人材を集めると云ふことを主眼として行けばよいのであつて、只外部的機構のみを整へ、つまらぬ人間が多勢集つて交通政策など、大それた事を考へたところで、何の足しになるものではない。只詮衡任用は之を嚴格に行ふ必要があり、情實關係などで外部の食はせ者の採用など、云ふことは絶対に防がねばならない。要は國家の利益と云ふ點に着眼して考慮すればよい譯である。

斯様に道路政策擔任者の機構を整へ、次で眞摯なる研究の結果を着々實行すれば宜しい譯である。

詳細の議論は他日に之を譲り、新東亞經濟圏の指導者であり又新國土計畫の實行期に在る日本として道路政策上次の一點を指摘するに止める。

それは先づ國內大幹線自動車道路の完成である。そして此種道路は次の條件を満たすことが肝要である。

(1) 走行を之を自動車に限ること

之は自動車の速力を支障なからしむる爲であり、従つて此種道路にあつては普通の道路取締規則とは反對に、自動車の緩行を制限し、例へば時速四十哩以上、五十哩以下とする。

(2) 他の路線との平面交叉は之を避ける

自動車の速力を落さぬ爲である。

(3) 都市内の貫通は之を禁ずる

之も都市内の混雑區域を避ける爲である。従つて此種道路は都市の近傍を通過するけれども、内部に路線の一部を有すると云ふことは無い。

(4) 道路幅員は尠くとも自動車六臺の並列に堪へるものとする

道路の幅員は中央の芝生地帯を除き、片側に於て尠くとも自動車三臺並行に堪ゆるものとする。従つて必要に應じて一方交通とすれば、自動車六臺の走行を可能ならしめる。そして又細長き飛行場の意味を持たせ、飛行機の離發着に堪える様に、道路築造を行ふ。

(5) 東京下關路線は東亞貫通道路の一部たる意味を持たせる。下關と釜山は當分の間海上連絡ながら、海を距てて二つの路線が呼應して居る譯である。従つて東京新嘉坡路線、東京伯林路線もやがて出來あがることになる。前古未曾有の我國の轉換期に際し、經濟も政治も文化も總ての問題は交通政策の整備に發足するものであることを、深く當路者に認識して貰ひたいのである。

