

時論



# 東亞共榮圈と道路の問題

西 芳 雄

## 一、日滿支經濟建設要綱の發表

友邦日本に於ける近衛内閣は、昭和十五年八月一日の閣議に於て、其の基本國策たる根本方針、國防及外交國、内體制刷新の三大項目に就て夫々不動の鐵則を決定し、其の具體的方策に就ても、機會ある毎に之を發表して來たのであるが、更に其の中の一項目である「日滿支を一環とし大東亞を包含する協同經濟圈の確立」に就ても政府の方針が決定したので、去る昭和十五年十一月五日附を以て内閣情報部から其の基本方針並に各部門別の要綱を發表した。今之を通觀するに從來の自由主義的經濟觀を一擲し新秩序經濟觀の指向する處に基き日滿支經濟の綜合的發達を圖り、之を基底として大東亞共榮圈の達成に到達しやうとするものであつて、此の確固不動の方針に對しては何人と雖も衷心から之を希望しつつあるこ

とに疑ない。

然るに各部門別の要綱を一見するに及んで、茲に些か余の愚見を開陳するの必要を認めざるを得ぬ。それは日滿支三國及共榮圏内に於ける物資交流の緊密化竝に共榮圏の安全を確保する爲めに三國の交通關係を綜合的に運営整備することを必要とする點は、該要綱の根本方針として明瞭に首肯せらるるところであるが、具體的に名目を列記せられたる事項の中には吾人が最も關心する道路の問題に就ては一言半句も之に觸れて居らぬ。即ち交通整備の要項とせらるるものは、海陸運輸施設の連絡を促進する爲めの船舶の飛躍的增加、航空の統制連絡、電氣通信施設の整備擴充が擧げられてゐる所のものであつて、是等はもとより重點中の重點に屬すべきであらうことは論を俟たないところであるが、而も道路の整備擴充は日本内地はもとより、特に大陸に於ては如上列記の各問題に比し勝るとも劣らぬ重大なる問題であることが脱落せられて居るやの觀があることは一體どうしたものであらうか。勿論吾人は之を善意に解釋して、該要綱は之を等閑に附したものでは無く、一般交通關係の綜合的計畫に必然的なものであるとして敢て取り立てて述べ無かつたものであらうと推測するの外は無い。

然し乍ら該要綱を單純に讀過した者には此の點を理解することが恐らく困難であらうと思ふが故に余は此の際殊更に此の問題を捉へて東亞新秩序建設に於ける道路問題の緊要性を茲に力説したいと思ふのである。

## 二、共榮圏確保に於ける道路の重要性

今次歐洲に於ける新秩序建設の第一歩は、之を遡つて觀察すれば、一九三三年ヒットラーが獨逸の政權を把握したる際に、同時に其の基本國策として獨逸の機械化を提唱したる時に始まると謂へやう。即ち彼は軍の機械化、體育の機械化、

交通の機械化の三原則を以て四箇年計畫を定め、着々として之が具體化に勵み、遂に今次の歐洲大戰に於ては其の原動力に押されて歐洲新建設の基礎を完遂せんとしつつあるのである。就中彼の提唱した交通の機械化は國民自動車の創定竝に自動車の全般的改良促進と自動車専用道路の建設であつた。而も今やヨーロッパのみならず世界に於ける陸上交通の趨勢を觀察するに交通機關の中心は自動車交通に移行しつつある。鐵道の總延長は一國文化の尺度としては用ひられなくなつて來つつあるのである。故に交通の機械化は道路を無視して行はるべきでないことは自明の理であり、東亞新秩序の建設に際しても東洋のみ前世期の延長ではあり得ない筈である。

次に東亞共榮圈の確保の爲めには外交的手段と共に、國防力の充實が必要である。而て國防の充實の爲めには軍の機械化と相應するものが無くてはならぬ。其の要素として高速度交通機關の充足が必要とせられてゐるが、而も幾百萬臺の自動車を保有するとしても之を運行する道路が無かつたならば共榮圈の安全を確保することは出來ないであらう。然るに滿支の自動車道路の現状は如何であらうか、航空の統制連絡が要綱に企圖せられつつあるが、航空基地との連絡は果して完全であらうか、此の點に關心せずして如何なる共榮圈の實現も殆んど不可能に近いでは無からうか。

要するに交通の新分野は、航空海運と共に自動車交通を中心にして考ふべきであらねばならぬ。勿論既成交通網としての鐵道を無視する必要はない。併し重點を何れに置くかは、此際明瞭に認識し置くべきでは無からうか。次に各部門別の要綱を一瞥しそれと道路交通との關係を検討して見やう。

### 三、産業分野の開發

産業分野の決定に當つては、日滿支三國の立地條件とそれぞれの經濟發展段階を考慮し、眞の有機的一體として綜合的

にこれを決定することが肝要であることは勿論であるが、斯る決定を實行に移すに當つては、特に留意しなければならぬことが多々ある。就中物を運ぶといふことが物を生産するに絶対必要な條件であると言ふことを忘れてはならぬ。先づ該要綱によつて與へられた纖維工業の大陸移動に就て考へて見ても、パルプ資源は滿洲の山野に無盡藏に存在してゐるので之を利用することの有利なるは誰しも認めるであらうが、現在の道路交通は之等を搬出することに全く困難な状態である匪賊討伐の爲めに清掃伐採した莫大な量に上る木材が、累々として山間に放擲しあるを眺むるとき嗚呼之を運ぶことが出来たらと嗟嘆することは吾人に於て屢々經驗するところである。要するに此の場合運搬することのみが纖維資材を入手することになるのであるが故に、滿洲に於て是等の工業を樹立する爲めには先づ以て運搬路を開くことが第一條件であらねばならぬ。また重工業に於ても其の資源は多くは最近迄人跡未踏の僻地に在り、之等資源の搬出及資源地の治安維持に就ても道路網の充足を先決要件とする。また食糧資源供給の一翼として、皇國農民の開拓入植を促進するにも、先づ以て入植地に至る道路を築造せずして、如何にして開拓民を現地に到らしめ得るであらうか、また徹底的なる農産物の増産を期待するとしても、交通不便の爲め肥料の入手が困難であつたりまたは高價であり、同時に生産品を搬出することが不可能に近ければ要するに賣の山の持ち腐れに過ぎない。斯く觀察するとき滿洲に於ける經濟發展の現段階は道路交通經濟に關する限り殆んど原始の隣に位置する現在に於て、刮目して之が實相を凝視し、先づ道路交通の充足から考へ直さねばならぬであらう。

#### 四、技術及勞務の充足に就て

産業開發または經濟復興に必要な良き技術者を日本より提供するであらうとの提言は、吾人の最も期待する良き言葉

であるが、同時に其の速かなる實行を念願して止まぬものである。道路技術が産業開發または經濟復興の基礎工作として必要である以上、此の問題は當然道路技術者にも適用される筈である。而して今日迄も少數の良き道路技術者は滿洲國建國以來日本より割愛された。其の結果漸く國道、地方道を通じて約六萬杆の道路が僅々八箇年を以て完成されたのである。その異常なる努力の傾倒は之を認めて貰はねばならぬ。併し乍ら廣茫百三十萬平方杆の滿洲國の面積に對比すれば現在の道路網の密度の如きは未だ稀薄に過ぎる。共榮圈としての使命を完ふする爲には今より數十倍の成果が擧げられねばならぬ。それには優秀なる道路技術者が必要であることは勿論であると思ふ。

現在滿洲國の道路技術者は内地に比して質的に必ずしも劣つてゐないのみならず、中には大陸建設の爲め率先雄飛せんことを志したる極めて優秀の技術者をも網羅してゐる。併し乍ら是等の技術者は眞にその技術的立場に於て活用せられてゐるものは極めて少い。それは何が故であるかと言ふと、當面の建設に急にして技術を検討する餘裕に恵まれないものが多からである。内地の府縣に於て假に六百萬圓の土木豫算を二百人の技術者を以て施行し居るものとせば、一人當りの金額は三萬圓に過ぎぬのであるが、滿洲では駈出しの技士（内地の技手）でも一人で三十萬圓や五十萬圓の工事を擔當することは稀で無い。其の他は推して知るべきである。而も與へられたる所期の目的は大體に於て大過なく施行せられ居るものとせば、滿洲の技術者不足を検討する前に、内地の技術者の飽和度をも再検討すべきでは無いか。東亞新體制建設の爲めには、凡ゆる部面に不利不便が忍ばれてゐる今日内地の官吏だけが充分の飽和度であり、共榮圈内の各國が著しい手不足を感ずるが如きことがあつてはならぬ。此の點は指導的立場にある日本に於て深く留意すべきことでは無いかと思ふ。

次に技術者の眞に良心的な技術的研究を充足せしむることが必要である。滿洲國の技術者は前にも述べたる通り、相當

優秀なる技術の體得者である筈であるが、何等綜合的な研究施設を持たない。日本の土木試験所の如きも設置せられて居らず、單に各自の獨創的研究に待つのみである。而も滿洲は内地に比し氣候土質其の他の環境が著しく異つてゐる。是等に對する施工法等の如きも學術の示す所と僅々八箇年の經驗を基礎とするに止まり、滿洲の技術者自身の手に於て、相當の施設を利用して研究する手段を有してゐない。斯の如きことは實に人的資源を埋没せんとするものであり。共榮圈將來の技術的向上の爲めに實に遺憾なことであると謂はなければならぬ。此の點に關しても日本の指導並に協力が望まれるのである。即ち日滿支を通じたる綜合的研究機關を設置し、假へば日本の土木試験所の如き機構を共榮圈一體のものとして爲し機關及人事の交流連絡を圖ることが必要であると思ふ。

次に勞務者の問題であるが、國內勞力資源の開發は要するに農民階級に餘力を與ふることであり、農業餘力の増加は一面農事管理の改善に努力することが必要であると共に必然的に交通の改善を必要とする即ち交通自體が農事管理に好影響を齎らすのみならず、勞務としての農業餘力を可及的短時間に勞務需要地に提供することが容易となるのである。此の理由によつても地方道路の開發は急務であると思ふ。

國外勞働者の保有に就ては、現に其の大部分が道路建設に従事し居る關係もあり、勞力プールとしての道路建設の機能は重大であり、且又勞務者を國內に定着せしめんが爲には、一種の變形的開拓政策として彼等の定着を有利ならしむる爲の道路交通の充足が必要である。

## 結 語

以上述べたる所に據ても判知せらるる如く、要するに東亞共榮圈の建設要項には其の交通に關する重要な事項として、

道路建設の問題を最も重要視し、日滿支三國間に於ける綜合的方針を確立するの必要が認めらるるであらう。

星野企畫院總裁は十一月九日滿洲國記者團との會見に於て流石に會ての滿洲國總務長官たりし立場に於て卓見を披露してゐるが、其の意見によれば、「將來此の要綱を基礎として細部に互る検討を行つて行かねばならぬが、その爲めに或は滿支より各部門のエキスパートを常置せしめた連絡機關の設置が必要となるであらう」と述べてゐる。此の場合に於ても勿論道路部門のエキスパートを忘れざることとは勿論であらうが、前述の技術向上の爲めのタイアップも是非企圖して貰ひ度と思ふのである。また「労働者の定住を促すべき施設を完備することが必要である」として特に其の施設の點を強調せられたことは前述の趣旨に於て吾人の最も同感するところである。

(庚七、一一、一一)

