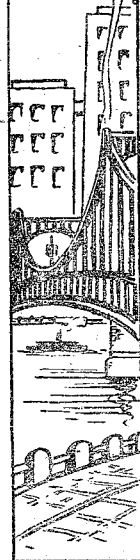


## 論 說



# 中國の近代道路について

麻 生 平 八 郎

一

中華民國に於て近代的道路を建設するに至つたのは、比較的新しく、これを積極的に進めたのは舊國民政府成立後のことに屬する。一九二九年九月交通部は道路法を發布した。同部は之と共に全國公路建設計畫を樹立し、四萬一千餘軒を十ヶ年間に改良せんとしたが、さらに翌三十年には十二大幹線計畫を樹立し、之に支路を聯絡せしめることとした。この十二大幹線計畫は南京を中心として中國全體を結合し、全國的統一の計畫を藏してゐた。それは外蒙古、滿洲、新疆、西藏等の邊境地方をも包含する雄大な計畫であつたことが推知せられる。

その十二大幹線公路とは次の如きものであつた。

- 一、京桂線(南京—廣西線)—南京より句容を経てさらに杭州、温州、漳州、梧州を過ぎ廣西省の南端に近い龍州に至るもの。
- 二、京滇康線(南京—雲南—西康線)—南京より漢口、沙市を経て雲南に至り、雲南より二分し、一は車里に、他は大里に至る。

大里よりさらに二分し、一は騰衝に、他は巴塘に至るもの。

- 三、京藏線(南京—西藏線)—南京より浦口、信陽、成都を経て拉薩に至る。
- 四、閩新線(福建—新疆線)—福州より南昌、武昌、西安、蘭州、迪化を経て伊犁に至るもの。
- 五、京蒙線(南京—蒙古線)—南京より鄭州、濤化、太原、大同を経て外蒙の庫倫、買賣城に至るもの。
- 六、京黑線(南京—黑龍江省線)—南京より天津、北平、承德、赤峯、齊々哈爾を経て黑河に至るもの。
- 七、張撫線(張家口—撫遠線)—張家口より赤峰、奉天、海龍、吉林、五常、依蘭を経て黑龍江畔の撫遠に至るもの。
- 八、甘藏新線(甘肅—西藏—新疆線)—西寧より拉薩を経て和闐に至るもの。
- 九、綏新線(綏遠—新疆線)—包頭より寧夏、蘭州、西寧、和闐を経て疏勒に至るもの。
- 十、黑蒙新線(黑龍江省—蒙古—新疆線)
- 十一、迪疏線(迪化—疏勒線)—迪化より土魯番、拜城、巴楚を経て疏勒に至るもの。
- 十二、陝桂線(陝西—廣西線)—潼關より西安、成都、貴陽を経て梧州に至るもの。

右の計畫はその通りには實行せられなかつた。外蒙滿洲の獨立及び新疆、西藏等への南京政權の支配が及ばなかつたことによつて、又内亂、外患等の爲に豫定の如くには進行せざる中に日支事變に逢着するに至つた。しかしそれ迄に部分的には著しく促進せられ近代的道路として完成せるところもあつた。それは概して軍事道路としての性能を有するものであつた。されば公路の建設は主として主要戰區に行はれた諸省に於て他省よりもより多く見られたことは勿論である。事實、一

九三一年より三六年に亘つて、主要な戰區は、江西、福建、湖南、湖北、貴州、陝西、甘肅等の諸省に於て見られたが、公路の建設もこの期間に於ては他省に比して遙により迅速であつた。従つて、表面的には國民經濟建設綱領によつて公路の建設を行つてゐるが如くに見えても、概して本質は、地方的割據の意味さへ含まれ、特に軍事的政治的價值が中心となつてゐるものである。廣西、廣東、江蘇、浙江、四省の公路建設の如きは斯る意義を有してゐた。廣東省内の公路は一一、二、四、四、料、廣西省内の公路は四、六、八、五、料にして、全國に於て前者は第一位、後者は第二位を占めたのも、多分に地方的軍事的意味があつたものと看做さねばならない。されば北支自動車交通事業及道路現況調查報告書の内容もこのことを一般的に裏書きしてゐる。即ち北支に於ける道路建設の動機を觀察するに、從來は大體軍事的政治的意義に基き出發したものが多く、各省の道路は何れも省城を中心として、四方に放射的道路網を形成して居り、隣接省及近接地方も直通連絡し得る地方も尠くはないが、一般的に省城中心主義に偏り、政治的又は軍事的意義に捉はれたものが甚だ多い状態である。斯くの如く道路建設が軍事的政治的意義に偏した關係上、軍事上の價值が消滅すれば、之等道路は運輸交通に資する處なく、多くは自然の荒廢に委ねられるに至り、政治的意義に基き建設された道路は、道路經過地域が産業的地域でないために同じく運輸交通に資する處が尠い。上記の理由により北支の道路は建設の後には必ず歐米各國に見られない道路利用の問題を惹起するに至つたのである。かくて道路建設の目的は運輸交通にあるを以て、運輸價值なき道路建設は全く無意義なる事を認識せる各省政府は、近時自動車道路

建設に邁進し、略一通りの道路網を確立し、工事も一段落を遂げんとしつゝあるを以て今後最も問題とすべきは之等道路の利用問題である。

一九三二年六月國民政府は軍事上及び國內統一上の必要に基き公路建設に積極的に着手せんとした。當時國際聯盟も亦大いに援助し、全國經濟委員會を設置し、發案實行を爲さしめることとした。特に各省聯絡公路の建設に努力し、著名な三省聯絡公路の建設もこの結果であつた。この聯絡公路計畫は全國經濟委員會公路處督造に於ては、始め江蘇、浙江、安徽の三省に限られてゐた。一九三二年に至り江西、湖北、河南四省も加入し、三四年に至り福建省も加入するに至つた。斯くて三四年末には五千二百九十六料の公路が竣工し、同年以前の完成分と合して一萬六千二百料に達した。上海から廣東迄自動車が直通し、中國交通界は漸く活氣を呈するに至つた。従つて西北公路の幹線建設も陝西、甘肅、青海、寧夏各省の連絡公路として着手されたが、未完成の部分が多い。この中には西安より蘭州に達する西蘭公路七四八料、西安から漢中に達する西漢公路四二〇料も含まれてゐた。この西北公路建設のため一九三五年西安に特に西北公路管理局を設置してこれに當らしめた。斯くの如くして公路建設の計畫は着々具體化し、日支事變開始と共に軍事上の要處を中心としてさらに強化されたことはいふ迄もない。勿論併しこの公路は各省によつて良否區々のものが多く、或る處は鋪裝せられてゐる、他の處は鋪裝せられてゐず、尙ほ計畫線に止るものも頗る多く中國全土に普及せられる迄は前途瞭遠である。戰禍がさらにそれを延引せしめてゐる部分もあらう。概して華中華

南華北の山西以東の各省公路は比較的よく、奥地各省のそれは多く沙土路にして、橋梁其他も不完全なるを免れない。

## 二

公路建設資金調達方法としては、次の如きものが指摘せられてゐる。一、田賦又は鹽稅及其他に對する附加稅、二、建設捐、三、築路公債發行、四、銀行自動車會社よりの借款、五、公路獨占使用權特許を條件とする投資、六、路線通過各縣に對する割當、七、自動車營業益金、八、車輛營業許可稅、九、全國經濟委員會貸付金等である。全國經濟委員會貸付金は、主に同委員會主管下の督造區域内の公路建設費に對して補助するものである。

築路施工制度としては、一、包工、二、民工、三、兵工、四、賑工、五、囚犯工があり、この申請負制度としての包工民衆勞働力の徵發としての民工、軍隊勞働としての兵工が最も多く行はれてゐた。この三つの中では民工は最大の經濟的社會的影響を與へてゐたものである。

民工に於て最も多く負擔をかけられてゐたものはいふ迄もなく農民である。この農民は單に勞力出捐以外に土地の沒收、各種の名目の公課割當を強制せられ、さらに交通稅徵收を通じての事實上の公路使用禁止によつて輸送手段を奪はれてゐる。何幹之に據ると中國公路は一九二一年僅か一千餘軒に過ぎないが、一九三一年には六萬餘軒に達し、一九三六年には實に十萬軒に増加した。この

總計は先進國に比しては鮮少であるが、中國交通史上に於ては特異な事實にして、僅々十年内外にしてこゝに到つたのは、第一に軍事上の必要、第二に國家統一上の必要、第三に國民經濟上の必要からであるが、その根底は農民の土地勞働力の收奪に基いてゐるものである。而してこの利益は究極は、外國の自動車業者、石油業者の手中に入るものであつたと主張してゐる。

何幹之は次の如くにいふ。最近建設せられた、十萬杆の公路の約九割は農民の土地沒收の上に作られてゐる、この沒收せられた土地の上に農民は尙ほ祖税を負擔しなければならぬ。この公路建設の爲に沒收された土地は少くとも一億畝は下るまいと見られてゐる。公路建設は直接に農民の土地喪失を條件としてゐるものである。全國經濟委員會の計算は最劣等の公路に於ても一杆當り六千一百元の建設費を要することを示してゐる。全公路十萬杆の建設費は最低六億元に達する譯であるが、その中の半分は人民よりの直接徴收にして、地租、捐税、割當課金を中心にする限り農民の負擔が大半となることは明白である。農民は以上の他に義務勞働がある。勞銀は殆んど與へられず與へられても實際よりも遙か少く、この與へられることが稀である。むしろ必要なる道具又は材料を持ち出さねばならないのが普通である。斯くて農民は生活の資を喪ふ。明日の勞働力の維持が困難となる譯である。農民はその上公路の使用が不可能である、公路一杆當りの運賃は、汽車の三倍、汽船又は帆船の七倍乃至十倍に當る、公路の開通により自動車が如何に便利に走らうと、農民には拂ふべき貨幣がない従つて輕快にして迅速な自動車に乗る農民も少く、これに課する貨物も少い結果

とならざるを得ない。公路が馬車、人車の通行を禁じ、農民の通行税を徴収するならば、農民の交通輸送の爲には障害になつてゐる事は明白である。この公路が以前の道路を改造したものとせば、農民は新たな道路を開かねばならない。斯くて公路を利用し利益し得るものは、軍事的輸送、大企業用の自動車輸送を經營するもののみである。自動車事業に對して最も利害關係を有してゐたものはアメリカ合衆國の自動車業者及び英米石油業者であつたし、公路の上にバス經營を行つたのもこれ等の外國資本家を中心としてゐた。とも角、國防の名の下に中國公路は十年間に全く面目を一新するほかに建設され、全國各地と連絡し得る見透しを有するに至つた。この國防も直接には日本を目標としてゐたものであるが、今やその指導の下にこの公路は中國再建の經濟的地盤として新なる利用の手段となるに至つた。破壊せる部分を修築し、或はさらに新に改良し、輸送の便と産業の開發とを目標しつゝ、中國の更生を、この現實の戰爭繼續中に企圖しなければならぬのが、現代中國の道路關係者の課題なのである。

### 三

自動車は殆んど都市に集中してゐる。特に華北を中心として見るならば、一九三六年四月の全國經濟委員會公路統計によると、總計約五千臺、その中一千五百臺バス、三千臺乗用車、其他となり、この二千五百臺は都市に集中してゐる。トラックは荷馬車、水運に壓迫せられてゐるバスには、番號標費

日掛税金、專營稅或は營業稅が賦課せられ、大衆課稅を中心として居り、而して乗用者には斯る義務がない、この傾向は全中國一般の傾向であるといひ得る。

一九三六年四月の全華自動車數は三七、七六七臺であつたといはれる、これ等の自動車は米國、獨逸英國より輸送せらる、フォード、ダツチ等を代表とし、ガソリンは英國、米國より殆んど全部輸入せらる前者は勿論太平洋諸島よりの分にして約六割、後者は三割を占めてゐた。

中國に於ける公路の發展は外國自動車製作會社及び石油會社とも重大な關係を有してゐることを知り得るのである。

x  
|  
x

x  
|  
x