

共榮圏内の經濟開發と交通（上）

H T 生

過去五ヶ年に亘る支那事變の最終の目的は大東亞共榮圏の確立にあることは今更絮説するまでもない。英米はあらゆる手段を弄してこの共榮圏の成立を極力阻止せんと企てたのである。而して彼等はその理由を支那の門戸開放といひ或は南方資源の確保等々と云ふも、畢竟するに彼等は東亞の盟主としての我國の膨脹を善ばざることがその根本原因をなしてゐることは過去幾多の事例が之を立證してゐる、然るに昭和十六年十一月八日を以て東亞の情勢は一變したのである。即ち對米英戰爭の勃發以後は東亞の情勢は勿論世界情勢は展開されて、大東亞戰爭は滿洲事變支那事變の結論に到着したのである。

今や我國は決然として立上り、武力を以て米英兩國の迷

夢を醒ますと共に、東亞を彼等の搾取から解放して眞に共榮の平和郷を建設せんとする崇高なる一大目的に着々として進捗しつゝあるのである。既に軍事行動に於ては米英の主力を擊滅して太平洋に於ける制海權制空權を掌握し、香港、マニラ等の要塞は既に陥落し、シンガポールの要塞は唯一つ残つてゐると雖も、この陥落もまた今や時の問題であつて、殊にマニラの陥落によつて米國は多年非現實的偽理想主義をかざして遂に東亞を米國の前に叩頭せしめんとした傳統的政策の最前線の軍事據點は茲に完全に覆滅を告げ、太平洋艦隊を完成した曉には實現し得ると夢想した太平洋進攻作戦も幻の如く消へ去つたのである。客年十二月廿五日香港を失つて、英國の東亞搾取の足場が潰滅した

のに引續いて、十日も経てして米國またマニラを失ひ、かくして米英の西南太平洋への勢力は一舉にして失墜して東亞共榮、世界新秩序への凱歌は今や壓倒的となつたのである。これは實に偉大なる歴史的一大變革である、而してマニラ陥落の戰略的意義は。

シンガポール、香港、マニラを結ぶ英米兩國の西南太平洋支配の三角海面は、曩に香港陥落によつてシンガポール、マニラ線となつてゐたが、更にマニラの陥落に依つてシンガポールの一點となつてしまひ、而もシンガポールの地位は今や風前の灯と化し英米の濠洲、亞細亞、地中海、支配の所謂三角海面は殆んど東亞再建の指導者として我國の掌中に歸しつゝある。開戦前ABCの軍事連繫に躍起となり米國はシンガポール利用さへ企圖したのであつたが、鳴物入りで宣傳した、英米兩國海軍の提携も實現を見ずして英米勢力は完全に二分されるに至り、ハワイ、ミッドウェー、グアムを連ねる米國の太平

洋進攻作戦の遠大なる計畫は我精銳なる海軍のハワイ制圧並にウェーキ、グアムの占領に次ぐマニラの失陥で全く白日夢と化したのである。その後英領ボルネオ要部の占領並にマレー作戦の進展を併せて考へると南方一帯に對する我が制壓體制は著しく強化したのである。

こと等である。かくて比島が地線的運命によつて東亞共榮圏確立への有力なる一員となるのも決して遠き日ではないのである。かようにして西南太平洋に於ける我作戦は既に第一段階を終へて第二段階に進むのであるが、他面次いで來るべきものは豊富なる南方資源の開發である。エマーソン氏もフオーレン・ボリント・レボーツ誌に於て。

ABCの日本包圍陣線は今や完全に破れたのである。日本はこれまで東亞に築き上げて來たものと併せて經濟的には殆んど完全に自給自足となり、日本はこの經濟圏の範圍内に於て自由自在に通商活動を行ひ且つ日本の必要とする原料資材の殆んど全部を獲得するの地位に立つた。

と云つてゐるが、今茲に蘭印、英領馬來、比律賓、泰、佛

領印度支那、濠洲、ニュージーランド等に生産する重要農
鑛資源の世界生産額に對する割合を見ると。

農產資源	「千九百三十五年の數字」
ゴム	九一%
椰子油	四一%
コブラ	七五%
茶	二〇%
規那皮	九八%
カボック	八七%
米	三三%
砂糖	六%
油椰子實	五%
珈琲	六%
煙草	五%
硬質纖維	五五%
カツサープ	八一%

となつてゐるが、この内椰子油、油椰子實、コブラ、硬質
纖維、カボック、カツサープ等は輸出高である。而して鑛
產資源は、

鑛產資源	百分比	鑛產資源	百分比
錫	五二%	錫	五四%
石油	三%	石炭	二%
金	一・九%	銀	四%
タンクスティン	一一%		

となつてゐる。尙これ等の重要な物資の地方別と、最近の年

產額を見ると石油は蘭印、ビルマ、英領ボルネオから約一
千萬噸、ゴムは英領馬來、蘭印から百十一萬噸、錫は馬來
銅は比島の一千二百萬ポンド、マニラ麻は比島の二十六
十萬擔、ニッケルは蘭印の五萬五千噸、ボーキサイトは蘭
印、比島、馬來の約五萬噸、亞鉛はビルマの四萬五千噸、
マンガンは蘭印、比島、馬來の約五萬噸、鉛はビルマの九
萬噸、クロームは比島の十三萬噸等であり、其他に世間周
知の米、砂糖、ゴム、錫の外鑛產物は無限の寶庫と稱せら
れてゐる。これに濠洲の羊毛、小麥、印度の棉花等を加ふ
れば大東亜共榮圏内に於て自給し得ざるものは僅かに數種
に過ぎない状態である。併乍拉斯した調査は今日未だ不
充分なもので、従つて開發も殆んど行はれて居ないものも
多々あるのである。更れば今後は我國の持つ優秀なる科學
及び技術の力を以てこれが開發に當り必ずこれを達成せね
ばならないのである。然してこゝに共榮圏内の交通問題が
起つて來るのである。

元來交通は一國の産業文化の根幹であることは今更茲に論ずる限りではないが、これを獨逸の例にとつて見てもヒットラーが政権を握ると第一に着眼したのは獨逸國內の交通問題であつた。彼の鐵道の布設延長と云ひ、道路の建設改良と云ひ、何れも獨逸の産業發展にどれ程役立ち、また殊に獨逸今日の軍事行動にも大なる効果を擧げ得たるのは

畢竟このヒットラー總統の交通問題に對する慧眼がその大なる効果を擧げてゐるのである。我國に於ては維新後封建制度を脱却して現在の如き異常なる發展を見るまでは常に交通問題……交通の發展向上がその基礎をなしてゐることは明治大正の交通史を繙けば直ちに明白するのである。從つて近き將來に於て我國は南方問題即ちこれ等東亞共榮圈内の開發に當り十二分の効果を擧げ以て東亞民族をして相互に所謂共存共榮の實を擧げしむべき重大責務は我國の双肩に擔はれてゐるのである。これにはどうしても先づ第一に産業開發の重大基礎たる諸交通問題を等閑に附する譯けには行かないるのである。故に今茲にこれ等に關連して東亞

共榮圈内に於ける諸交通状態を觀察して見ると。

「こゝで一寸と斷つて置くが交通問題と云ふことは他の部面と異つて問題が地味だと云ふためか餘りに一般の注意を引かざるの恨みはあるやうである。然し東亞共榮圈の確立に重大關係を有するにも抱らずこれが参考となる資料は乏しい感があることを」先づ佛印を見ると。

佛印の鐵道建設史に依ると、佛印に於て最初建設を見たる鐵道は千八百八十年に起工して同八十七年に竣工したるサイゴン、ミトー間約七十キロであるが、次いで千八百四十三年に起工されたハノイ、ドンダム及びナチャム鐵道であつた。この鐵道建設は第一次世界大戰に依つて一時工事を中止してゐたが千九百二十二年になつて再び工事にとりかゝつて千九百二十七年に漸く開通を見たのである。又ドンハ、ツーラン間は百七十五秆は千九百八年に竣工して、ヴィン、ドンハ間の開通によつて北部區間と中央區間とは千九百二十七年に連絡することが出來たのである。また、ナトラン、サイゴン間は千九百一年に起工して同二十三年

の永き歲月を要して漸く開通を見るに至り、ツーラン・ナ・トラン間五百三十七秆の起工は今から十年程以前即ち千九百三十一年に始まつてツーラン・キュウインホン間三百十五秆は同三十五年に完成してゐるがキュウインホン・ツウホア間約百秆は千九百三十六年に竣工してゐる。而して現

在佛印の鐵道はハノイからサイゴンに達する所謂佛印縱貫鐵道とハイフンからハノイを經て昆明に達する例の雲南鐵道が殆んど大部分を占めてゐて、其他にブノンベンからモンコルボレイに至る約三百四十秆の線とビヤンホアからロツク・ニンに至る一支線六十九キロ及びサイゴンからナチヤムに至る百八十秆の各線とを合せて佛印における鐵道總延長は約三千三百八十餘キロである。

佛印の縱貫鐵道であるハノイから南支那海に沿ひてヴィン・ドンヘ、ツーラン、ナトランを經てサイゴンに達する線路は千七百四十秆であるが、この走破時間は急行列車で約四十時間であるから旅客輸送には多大の便宜を與へてゐる。しかし經濟的には餘り重大なる意義を持つてゐない、

これは佛印が外國貿易額の約八十一ペーセントを占むる基本的大量貨物である米、石炭等が殆んど全部と云つてよい位水路と河川等に依つて輸送され從て鐵道によるものは僅かにその一部分に過ぎない結果である。

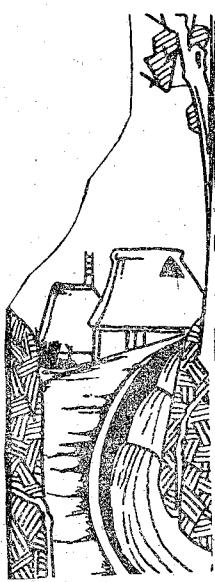
雲南鐵道は從來佛蘭西政府が常に垂涎措かざるものであつた、これは雲南を確保することは雲南が佛印の外廓上からして領土經營上はもとより、これが確保によつて西南支那及び揚子江上流地域に易々と進出することが出来る可能性があるからである。かやうのもとに佛蘭西政府は雲南經營の實權を獲得せんものと從來から頻りにこれを狙つてゐたが、千八百九十八年に佛蘭西の一士官の殺害事件が起つたのを絶好の機會として遂に支那から雲南鐵道の敷設権を獲得するに至つたのであつた。これは佛蘭西が過去に於ける植民政策の一端を現はしたものであるが、この雲南鐵道「滇越鐵道」は現在總延長は八百六十七秆であるが、一部重疊たる山岳地帶を經由するがために建設費の如きは非常に莫大の經費を要し即ちトンキンまでは三億九千フランを

要してゐるが雲南省内に入つて四百六十五粧に於てはその建設費は八億一千七百萬フランといふ莫大の建設費を投じてゐる有様である。併乍らこの鐵道はこれまでの支那事變に於て蔣政權の抗戰を繼續する上に於て多大の役割を勉めてゐたことは吾人の見過すことの出来ないものである。即ち我海軍が沿岸封鎖以後の援蔣物資の補給路としては、この鐵道と、滇緬公路と、西北赤色ルートの三つであるが滇緬公路は事實に於て毎月九百噸乃至一千噸位の輸送力「前號參照」程しかないのみならず西北赤色ルートも亦距離と地勢との關係に於て大量輸送は不可能であるから、自然この鐵道によつて海防から武器、彈薬、ガソリン、鐵道建設材料其他抗戰に必要なる諸物資を毎月五千噸乃至六千噸位を輸送してゐたのである。然るに一昨年八月我軍の佛印進駐によつて蔣政權は雲南の國境老闊の國際橋を自から爆破し更に省境の隧道及び河口白塞間の約八十粧の軌道を破壊し去つたのでこの鐵道は完全に中斷されてこれまで唯一の比較的大量輸送力を持つ援蔣輸送ルートはその存在意義

を失ふに至つたのであつた。殊に我國と佛印との軍事協定は昨年の七月に締結されて佛印の共同防衛の一歩を進めたのであつたが客年十二月八日に在佛印帝國陸海軍最高指揮官と佛印當局との間に於て七月に締結せられたる日佛共同防衛協定に基づく日佛印軍事協同に關する軍事協定の成立を見たので現在まで既に援蔣輸送ルートとしての機能を完全に喪失してゐる、この鐵道は將來は東亞共榮圈内の一動脈として相互共榮のためにもその經濟的使命を果たすために重大性が加味されて来るであらうと思はれるのである。

次に泰國の鐵道及其他交通問題に移るが、全體泰國は久しきに亘つて英國の束縛下に悩まされてゐたが、その羈絆を脱して我國と攻守同盟を締結し以て東亞の盟主たる我國と相提携して東亞諸民族のため東亞新秩序の建設に邁進することとなつたが日泰攻守同盟は單なる政治上及び軍事上の問題のみに止まらず、これを楔機として日泰兩國間に新しい經濟關係を生ぜしめ將來東亞經濟合作へのスタートを切るものとして重視すべきものである。更れば先づ交通問

題と至大の關係にある兩國經濟關係について觀測すると、從來の泰國では米の輸出可能力の約三分の一をシンガポール香港、英領植民地及び重慶政權下の奥地等に船舶鐵道道路其他に依つて輸出してゐたが、今後はこれ等の地方に輸出するの必要が無くなつたためにこれを全面的に對日輸出へ轉換することになり我國の食糧政策上に多大の寄與をするものと見られてゐるが、ゴムは國際生產協定によつて從來生産は制限されてゐたが、今後は協定から離脱する結果相當量の生産増加を期待されてゐる。これも亦全部我國に振り向けると見られてゐる。更に錫は特に泰國南部に於ては無盡藏と稱されてゐるが事實非常なる豊富に加ふる純分度は七十七%以上と云ふ良質のものである、我國に對する錫の有力なる補給源として期待するところである。チーク材はこれまで英米商社に依つて獨占されてゐたがために對日輸出は抑制されてゐたのである。然るに今後は相當量の對日輸出が行はれることとなり又從來泰國に於ては佛教國の關係上牛を農耕にのみ使役して從て屠殺しなかつ



たが、今後の政策轉換によつて牛皮の生産は可能となり現在その飼育數は約一千萬頭と云はれてゐるからこれも亦有望視されてゐる。其他綿布、鐵、タンクステン等も我國よりの技術注入によつて將來有望で積極的開發が期待されてゐる。これが大體泰國の經濟事情の大略であるが、これ等の產業開發の外特に注目すべきは泰國に於ける交通政策の確立である。泰國の鐵道は現在約三千五百キロの延長線路を有してゐるが殆んど幹線のみにして、支線に乏しく、従つて農產物の集荷輸送は主として河川輸送に依存してゐる實情である。故に非常なる支障を來たしてゐる有様である。今後は我國の資材と技術とによつて速かに交通政策の確立を計らねばならぬと多大の期待を持つてゐる。(以下次號)