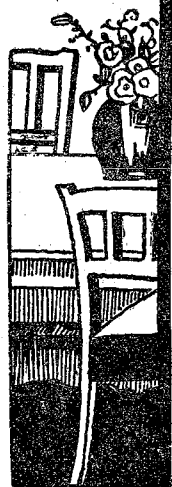


研究



共榮圈内の經濟開發と交通

(下)

H T 生

大東亞戰爭の作戦は益々擴大され、最近のアヴス電はラ
ングーンから到着した旅行者の談として、今やラングーン
市住民の五割以上は既に同市を撤退し、又政府の主要機關
及び商社も概ね奥地に移轉してしまつたと報じてゐるが、
又最近の米國の日曜夕刊、ニューヨーク・インタワイラー
紙はビルマ戦線の狀況として、ラングーンは最早や保持し
得なくなつた。ビルマ戦線では住民が日本軍に協力してゐ
るのみならず、ビルマ人軍隊は續々投降して日本軍に加擔

してゐる。ラングーンは既に食糧補給の途は杜絶して市中
は住民の掠奪者の群が横行してゐる、と報じてゐる。この
ラングーンを第二の上海たらしめ滇緬公路に據つて、その
極東勢力を依然確保せんとする英國の對支政策の新據點は
今や瀕死の狀態に置かれてゐる。恐くは本稿が誌上に掲載
される以前に於て首都ラングーンも陥落し、多年英國の制
壓下にあつて、擄取されて來たビルマ全民衆も解放されて
明期なるビルマが建設の緒につくであらうと思はれるので

ある。

併てビルマの經濟問題と交通問題を書く前提として、ビルマの概要を観察すると。……全體ビルマは印度支那半島の西部を占めて、その總面積は二十六萬千八百三十九平方里程あつて、丁度我が日本の面積よりもやゝ大きく、人口は千九百四十一年の國勢調査によると千六百八十三萬三千七百九十六人となつてゐる、さうしてその内の約六割はビルマ族である。

元來このビルマ族は我が日本民族と發生系統を同じくするといはれ、西藏、蒙古系であるが、王族の一部山岳地帯に住んでゐるクン族の如きは、その頭髮は漆黒で骨格身長等も日本人によく似てゐる。このクン族を日本人の祖先だといふ説をする學者もあるが、こゝでは人類學を云ふのではないからやめて置くが兎も角さういふ説があることだけは紹介して置く。ビルマの地勢は北部に山岳地帯を有して上ビルマと唱へ、南部平原地帯を下ビルマと稱してゐる。

この南部平原地帯は一年に三回も米が收穫されて、主要産

地はビルマを貫流するイラワヂ大河に沿ふた擴大な沃野である。下流のデルタ地方はその品質は殊に優良である。

ビルマは實に佛塔と佛像と寺院とに満ちてゐる、彼等は實に熱心な佛教徒であるが、その佛教は大部分小乘佛教で他力本願の傾向が最も濃厚である。政治も經濟も藝術も風俗も全く佛教を離れては存在して居ない有様である、ビルマ族の生涯の念願は彼岸淨土に生れることにあつて、これがため佛塔や寺院の建築には全財産を蕩盡しても意に介せずして、佛塔を建築したものは聖者として民衆の尊信を集めるといふので、彼の世界的に有名なラングレンのシュウエ・グゴンの如き黄金色の尖塔やマーチアント街の十字路にあるスレー塔の如き善美を盡してゐる、さうしてこれ等の佛塔を始め國內到るところに佛塔が聳え立ちて異色を放つてゐる、古都マンダレーの如きは驚く程で實に四百五十塔もある程である。

英國の勢力が始めてこのビルマに侵入したのは、千八百二十四年であつて、印度總督が海路遠征軍を送つてビルマ

王に城下の盟をなさしめ英領ビルマ州となしたが、それが所謂第一回英緬戦争と呼ばれるものである、續いて千八百五十二年にビルマは反英的態度をとつたと詰つて、第二回英緬戦争を起してペクー地方をも併合して南方ビルマ一帯を英國の領有としてしまつたのである、而して初代のビルマ總督にはタルホージを任命したが、首都ラングインの最繁華街タルホージは同總督の名前に因んで命名したもので、ビルマ側にとつては屈辱の名稱である、後ち改めて英緬通商條約を締結してイラワチ河の航行權を獲得したが、英國のビルマ蠶食は益々深刻となつて、其後ビルマの内訌に乗じて露骨に侵略の歩を進め、千八百八十五年に英人經營の貿易會社の法規違反に端を發して第三回英緬戦争が起り、英領印度政府は一萬の軍隊を出動せしめ、又印度艦隊はイラワチ河を溯江してビルマ軍を破り、首都マンダレーを陥落せしめ、ビルマは遂に白鬼英國の支配下の運命をかこつことゝなつたのである、其後英國は當時インド分離と非分離派とに分れて對抗してゐたのを利用して、千九

百三十五年に分離の可否を民意に問ふと稱して、參議會に於て賛否を投票によらしめ、非分離派の勝利となつたが、總督の權限によつて分離を斷行したのである、この點に英國の巧妙な政治工作が現はれてゐる。分離後ビルマ議會が組織されたが、議席百三十二の内ビルマ人は九十五、カレン人、印度人、支那人、英印混血人、及び英國人等が三十七であるが、印度人の勢力が極めて優勢であり、時の聯合黨首、ウ・バ・ベは分離派であつたため印度人側の支持を得ず組閣は流産に終り、非分離派のドクター・バー・モーは四十五名のビルマ人議員と十二名のカレン人議員、十二名の印度人議員合計六十九名を獲得して組閣に成功し、首相となつて悪政の打破に努め、人頭税の切下げ、土地割讓法案、小作法案等の通過をはかり實行に移したのであつた、而して組閣後約一ヶ年程は平穩であつたが、千九百三十九年七月に至つて佛教徒と回教徒との抗争から印度人とビルマ人の衝突事件が惹起し、民族問題は俄然深刻となり、同年十月憲法破壊運動、法律不服從運動が勃發し、昭

和十五年パーモーン内閣不信任案が議會を通過し、ウーソー内閣が生れたのであつた。

この内閣ではビルマ米印度向輸出課税問題、ビルマルト問題等が上程されて親日家の前首相テイン・モン博士が印度向輸出に課税を主張し、元首相のパー・モーンが援蔣ビルマ・ルト反對の親日的態度を維持してゐた、これらは反英親日的傾向の現はれであるが、大東亞戰勃發と、もに反英親日機運は愈々濃厚となり、例へ同首相が必ずしも親日家でなく、英國のロボットであつたとは云へ、最近これを逮捕して新首相にサー・ボーツンを任命したのであるが、皇軍のビルマ作戦に際して、逸早く獨立義勇軍が蹶起したことも、これ等を明かに裏書してゐる。

現代ビルマの經濟的性格はその社會組織に於て見るが如く、ビルマは今猶農業經濟を基底にして成立してゐる國である、その由つて來るところはビルマそれ自體に内在する理由によることは勿論であるが、更にそれを一層明確に規定するものはビルマは英國の植民地であることが重要なる

原因である、而してビルマの社會經濟組織がその發展の過程に於いて、印度人の掌握するところとなり、印度人の利害關係はビルマ社會そのものに一致してゐるのである、従つてビルマの社會秩序の破壊は印度人の利害を破壊に導くに至るのであるが、印度人の利害とは大にしては資本を通じての金融業者、小にしてはビルマに在任して各種の職業に従事する印度人、或ひは印度人勞働者のそれであつて、ビルマからこれら印度勢力の引揚げを見れば、ビルマは殆んど完全と云つてもよい程に社會組織は破壊されるのである、このことは取りも直さず宗主國たる英國への一大打撃である、英國はこれまでビルマに投資する總額は、元印度省事務次官、現外務次官バトラが千九百三十五年英國下院に於てビルマ貿易管理法提案の際説明したところによると、四百萬乃至六百萬磅である、併乍ら英國の對ビルマ投資は單にこれら表面的のみならず、印度の金融業者がビルマ人に貸付ける資産は、在印度或ひは在ビルマイギリス銀行に仰いでゐる、従つてビルマの經濟社會は印度のため、

又英國の利益の爲めに存在してゐるのである、而してその存在は單に金融方面のみに限らず、販賣市場、原料市場等としての關係にある。

ビルマは世界的の米作地であるが、小麥、粟麥、玉蜀黍、豆類、落花生、胡麻、甘蔗等の食糧農産物が豊富であり、又棉花生産も近年著しく増加してゐるが、千九百三十九年度ビルマの輸出貿易の表面に現はれた構成によつて一瞥すると、

米	二四一、〇〇三、〇〇〇 留比
ケロシン油及ガソリン、其他	九九、一八二、〇〇〇
チーク材	三一、一一三、〇〇〇
パラフィン蠟	二六、〇二七、〇〇〇
鉛	二五、六五三、〇〇〇
ウラルフラム鐵	二三、八〇五、〇〇〇
滑油及び鑛油	一八、三四六、〇〇〇
棉花	一〇、二二三、〇〇〇
錫鑛	七、〇四六、〇〇〇
米糠	六、三二二、〇〇〇

生ゴム 五、〇一一、〇〇〇
其他 四六、七八三、〇〇〇

となつてゐて、即ち全部原料資源である。又石油の産額は二億六千四百三十一萬千九百九十ガロン「千九百三十八年度統計」に達し主なる油田は七箇所もあつて、ボルネオ、北米、メキシコ、イラン等に次ぐ世界的の石油國で、首都ラングーンに於ける交通機關の内、近年自動車が増加しつゝあつたのも石油國の特色を發揮してゐる、又錫も重要産物で石油木材とともに主として英國系の資本によつてゐるのである。

而して農業は何と云つてもビルマ産業の大宗を占め、國民經濟の基礎をなしてゐるが、最近ローマ國際農業研究所の統計に依ると、全世界の米作耕作地面積は約一億エーカーあるが、その年産額は平年作にて約一億噸である。この大部分は東洋諸國の占むるところで世界總生産高の九割五分である、これを千九百三十七年現在の生産高と、その各々の世界生産高に對する比較をして、ビルマの世界生産地

位を見ると。

米の世界生産高	九三、九七八、〇〇〇噸「六億石」	一〇〇%
支那	三〇、一六七、〇〇〇噸「二億石」	三三
印度	二七、八〇〇、〇〇〇噸「一億八千石」	三〇
日本	一五、二五〇、〇〇〇噸「一億石」	一七
ベルマ	四、五七五、〇〇〇噸「三千石」	五
佛印	四、〇〇八、〇〇〇噸「二千八百萬石」	四
泰國	二、九八九、〇〇〇噸「千九百萬石」	三

となつてゐる、又ベルマは林業に最も重要な地位を占め、その森林面積はシャン聯邦州を除いて現在豫備森林約三萬千六百平方哩であるが、その大部分はチークで占められてゐる。その他に十二萬三千平方哩の未分類森林地帯がある、チークの輸出はこれまで年約二百五十萬噸で、この内約八割五分は英共和聯邦の各地に向けられ、印度は全輸出量の五割八分、英本國は二割七分を輸入してゐたのであつた。前記したやうにこの國は農業國であるのと、同時に佛敎の教義から魚獲を殺生の一つとして罪惡視されたことによつて、水産業は餘り發達してゐないが、魚類の豊富なる

點から觀察して將來頗る有望であるとされてゐる。

ベルマの鑛産資源は農産及び林産資源と共に三大産業の一を形成してゐるが、その内最も將來性を期待されてゐる、併乍ら現在未だ充分なる調査が行はれてゐないので、從つてその埋藏量に至つては正確でない、現在産出されてゐるものは石油、天然ガソリン、ケロシン油、重油、滑油、鐵、銅、鉛、錫、亜鉛、ニッケル、タン、グステン、アンチモニー、銀、金等であるが、その内石油は記録によると、既に十三世紀に始まると云はれて居る程古き歴史を以てゐるが、比較的發達したのは千八百八十六年英領となつてからのことで、産油量は年平均百三十萬噸から百四十萬噸で廣大なる面積の割合に比して少ないのである、而して最近數年間の全ベルマ原油生産高は。

千九百三十年	二五六、五五三、〇〇〇ガロン
千九百三十一年	二四三、九一四、五六八
千九百三十二年	二四七、五七〇、二九五
千九百三十三年	二四九、〇〇〇、八九九

千九百三十四年

二五四、七六〇、〇〇〇

となつてゐる。「英エコノミスト誌に依る」。然して世界十
四産油田の千九百三十八年に於けるビルマ産油地位は、米
國の一六三・二、ソ聯の二八・九、ヴェネズエラの二七・
八、イランの一〇・四、蘭印の七・三等に對して一番最後
の僅かに一・〇の割合となつてゐる。

他面ビルマの工業の現状を見ると、由來英國はこの國の
豊かなる資源を利用することは殆んどなく、原料のまゝに
て輸出してゐたが、これは英國植民政策の傳統であつて、

従つてビルマの工業化に付いてはその施設は石油事業を除
いては殆んどなかつたのである。然るに千九百三十九年第
二次歐洲大戰の勃發によつて英國はビルマ政廳をして産業
局を新設せしめ、資源開發の促進と工業の發展を實現せし
めんとして、産業國家援助法を同年の十一月二十日に公布
したのである。この統計は少し古いがビルマが印度から分
離する直前、即ち千九百三十五年度末に於けるビルマの工
場總數は政廳關係及び民間經營を合せて九百六十五工場、

雇傭職工數は九萬三百餘名となつてゐる。工場の大半は精
米所で職工數も四萬二千人に達し、次いで製材、繰綿工
場、これに次ぎその他石油、マツチ、製糖、紡織、印刷、
各種機械工業の工場であるが、何れも小規模で海に幼稚な
ものである。其後發達はしてゐるとするも刮目すべき程の
ものがないから微々たるものが窺はれるのである。以上は
大體ビルマの經濟組織と資源等の大要であるが、これから
この國の經濟開發手段である交通問題に付いて觀察するこ
とにする。

ビルマの交通は河川と鐵道と道路に依つてゐるが、鐵道
はこの國の國土と同じく南北に走り、その延長は約二千哩
である。狹軌で輸送能力は少なく、貨車の最大積載量は一
車十二噸である。しかもその運賃は高く雨期になるとこ
ろへ、不通になることは屢々ある。電車は首都ラングレン
及びマンダレーにあり、バスも利用されてゐる。海運はラ
ングレンが主港であるが、沿岸航路線はモルメン、アキ
ヤグに出入してゐる。日本船は戦前までカルカタ航路のN

YKが月三回OSKが月二回寄港してゐたのである。英國印度海運會社はこれまた戦前までカルカタ、シンガポール間に一週一回定期船が出入してゐたが、現在は何れも大東亞戦争の結果杜絶してゐる。河川航運はイラワディ河をラングーン河口から約九百哩上流のバーム迄も通じて居り、又チンドキン河は三百哩溯江するが、イラワディ、フロテイラ會社の獨占經營で運賃は非常に高率である。

この國の鐵道は全部國營で三呎三吋の狹軌である。而して大部分はラングーンを起點としてイラワディ河の流域に沿ふて各都市と連絡してゐるが、千九百三十八年三月末現在で本支線合せて約二千六十哩である。即ち幹線はラングーン、マンダレー、ミツチナ間の七百二十三哩で、ラングーン、マンダレー間三百八十六哩の内、二百哩が復線となつてゐるが、他は全部單線である。支線はマンダレー、ラシオ間で本線は支那との連絡線としての重要線である。滇緬鐵道は事變勃發後昆明とビルマを結ぶ對外補給として計畫され、目下建設中の鐵道でビルマ領に入つてビルマ鐵道の

ラシオに通じ、總延長は支那領内が九百軒、ビルマ領内が百六十軒、合計一千六十軒に及ぶものである。この外にラングーン、ブROOM間百六十一哩の支線とその他ベグウ、イエ間、レバダン、バツセイ、チャンギン間の支線がある。列車の運轉は幹線のラングーン、マンダレー間は急行一日一回、準急一回普通一回である。又ラングーン、ブROOM間は一日二回の列車が運轉されてゐる。これらの鐵道はビルマの風土から見て決して非能率的なものでなく、寧ろ標準的能率とも云ふべきであるが、ビルマ鐵道の特異性としてこの國が大陸に續いて居りながら完全なる連絡はなく、獨立的存在を持つてゐることである。これはその國境が何れも山又山で重複してゐるために他ならないのである。ビルマと泰國とを連絡しようとする計畫は既に千九百二十九年からその測量開始に着手され、これが開通すると豐沃なるテナツセリム河の流域が開發されて、ビルマと泰を通じてシンガポールに連絡することになるのであるが、全豫定線の測量は現在殆んど完了したと謂はれてゐる。何

れ資源開發のためにも東亞共榮圈の確立の上は實現せらるゝことであらう。又印度とビルマを連絡する鐵道計畫は支那事變後問題となつたやうである。これは營利的よりも多分に軍事的意義が含まれてゐたのである。而してこの計畫は一はチタゴン、アキヤブ……アン峠ヨマ谿谷イラワディ河間の海岸線を通うて印緬を連絡するもので、時間としては五十六時間を要し、チタゴンからビルマに至る五百八十哩の工事は約一億留比であるが、ヨマ山横斷に約二哩のトンネルが最難關工事である。二はアツサム東北端、ピューコン谿谷、ミツチナ間の山岳連絡線である。この線は印度ビルマともに人口稠密の中心地を連絡するので、大迂廻となるが、途中アツサム鐵道とビルマ鐵道との連絡點マルグリタから西藏國境にも近く、途中ヒューコン谿谷を開發し得るので、經濟的に非常な利益がある。これも亦將來東亞共榮圈確立に伴うてやがては問題となて來るであらう。

ビルマの道路は概ね鐵道線に沿つてゐるが、ラングーンを起點として中部ビルマに至るものはアスファルトの鋪裝

道路である。現在では皇軍のビルマ攻略によつて既にその機能は喪失してゐるが、問題の滇緬公路は、ラングーンからマンダレー、ラシオを経て重慶に至る約二千百哩の道路であるが、ラングーンからラシオまで五百哩は鐵道があるから、純粹の意味から云へばラシオからビルマ、支那國境を越えて、昆明に至る七百二十一哩の陸路は普通滇緬公路と云つてゐる。千九百三十八年の末廣東が陥落してから、支那の物資輸入は僅かに福州、温州、汕頭の三海港しか保つに過ぎなかつたが、これとても日本に遮斷されて重慶と外國との貨物輸送には、支那奥地に於いて國境を越える險路によるの他なきに立至つたのであつた。これが滇緬公路を問題化したのである。而してこの道路は重慶側が前記したやうな理由で、物資輸送に困却の結果、昆明からビルマ國境に至る六百二十哩を千九百三十七年の末から工事に着手し、漸く同三十九年に於て完成したのであるが、ビルマ側の百哩はビルマ側で建設したものである。この道路が今から約六百年以前彼のマルコポーロが支那からビルマに入

つた道筋であると云はれてゐる。

この道路は行程はラシオ、昆明間は二週間であるが、自動車の走行時間は三十八時間、即ち毎時十九哩の速度である。而して百臺のトラックが毎臺三噸を積んで走るとせば一ヶ月九千噸の輸送力を持つ次第であるが、そのためには千四百臺の貨物自動車を用意するの必要があり、これは理想であつて、實際はそれ程完全に運行することは困難である。殊に四月からの雨期に入ると殆んど土砂は洗はれ、又ところ／＼泥濘で道路は崩れて用をなさぬ箇所が多數出来るのである。

而してこの道路を第一區、昆明から支那雲南省西部の商業中心地下關までの二百六十哩、第二區、下關から支那ビルマ國境の安定に至る三百四十五哩、第三區、安定からラシオに至る百二十哩の三段に分けて觀察すると。第一區は昆明から數哩は最も不良の状態であるが、大體に於てその他は改修されて路面も擴大し、沿道にある無数の木橋は何れも石橋に架け替はられてゐる。第二區は千九百三十七年十

二月に起工して同三十八年末に開通したものであるが、連山、高峰、大河あつて、海拔高低の差は時に四千呎以上もあり、殊に下關から六十哩程の地方は實に海拔八千五百呎に達してゐる。又最も難阻なところは約百四十哩もあつて瀾滄江を過ぎる地點である。この邊は左右に曲折迂廻して七千二百呎の高地より、二千五百呎のところまで急に下降し、江上の架橋を通過して、更に直ちに上つて七千五百呎の高地に達するのである。この一帯の山々は總て平均してこの程度の高さを保ち、沿道は繪のやうに美しく眼下の道路を俯瞰して身は四時雲上にある心持をするのであるが、

この大工事に技師は二百人と人夫は十萬を用ひて殆んど機械力を使用せずして、人力で建設したものである。幾多の危険なる曲路や峻険なる岩壁等があつて、公路兩側は僅かに二呎位の廣さに過ぎない有様である。故に時に重載のため崩壊することは屢々あるので、事故を起すことは珍しくない狀況である。又工事も従つて急場間に合せのため阻悪である。第三區はビルマ領内であるから比較的平坦で、沿

路の建物も稍や整頓して路面も廣いが、完全といふことは出来ないものである。この滇緬公路に對してビルマ人は従前から支那移民のビルマ流入を促進してビルマを壓迫する。

又ビルマと支那間の貿易がこれによつて發達するといふが、その益するところは結局、英國資本家の吸収するところとなる。のみならず武器器輸送路として利用されてゐるので、支那事變にビルマが捲き込まれる危険性がある。更ればビルマ及びビルマ民族の將來に重大なる影響を及ぼすのに、英國何等ビルマ人に計ることなく決定したのは、英國の帝國主義の野望にすぎないといつて居る。東亞共榮圏のビルマの經濟と交通との概要は斯くの如きものであるが、今や多年英國の飽なき野望のために虐げられて桎梏にある。ビルマもやがては東亞民族の共存共榮を前途とする我が皇軍のために解放されて、その經濟的にはた又、社會的に一段の活氣を副へる日も遠くはないと思はれるのである。

附記 本稿を書き終つてから數日後の三月九日に大本營はビルマ方面帝國陸軍部隊は七日午後ベグーを八日午前十

時ラングーンを完全占領セリと發表されたが、茲にビルマ作戦の主目的を達成して援蔣據點は全く潰滅したのである。一昨年佛印よりする滇越ルートに次いで、このビルマルートも一時封鎖せしめたるが、英の頑迷なる期間終了と共に再開して現在に及び援蔣輸送路として唯一の榮養線となつてゐたものである、ビルマ作戦開始と共に我空軍の制壓下に多くの物資輸送は事實上不可能であつたとしても重慶はまだ一縷の望みをこの公路に托してゐたが、今日完全に切斷されたので重慶政權に與ふる影響は甚大である、蔣介石はこの事あるを豫想してか既に印度に飛び重印合作を策したと放送すると共に今後米英よりの物資は印度を通じて行ふ旨を發表してゐるが一體印度と重慶をどういふ線に依つて結ぶのであるか、あの有名な世界の高峰つらなる大山脈ヒマラヤの裾をひいた、このビルマ、印度北方の險難の地を何で連絡するか、支那の手品ではあるまいし、そう易々とルートが開設される譯けでもあるまいと思はれるのである。「三月十日記」