

南方交通の復興と道路について

宮 本 生

大東亞戦争は赫々たる戦果の裡に二回目の新春を迎へたのであるが、武力戦と併行して、南方建設の大事業は着々として進捗しつつあるのは吾人の意を強くするところである。南方建設の現状を大観すると、各地域共に既に軍政の第一期は終了すると共に第二期に向つて進入せんとしつつある状態である。即ち武力戦に追従して行はれた戦後の應急対策が先づ出来上つて、愈々これから本格的建設事業に取りかゝらうといふ所である。而して建設の基礎を成すものは何んと云つても治安の確保はその先決條件であるが、南方占領地域は最早や治安は十分に確保され従つて頗る安定してゐる。愈々これから南方の寶庫……重要礦物や其他南方諸地帯を持つてゐるところの資源農産物等を益々開發して東亞共榮圏を築き上げるには、何を措いても先づ交通の復興が重要性を帯びて來るのであるが、最近陸軍報道部員の現地視察に依ると、交通路の復興については先づ南方に於ける交通路の發達を見る

と、我々が南方に來て無條件に感心することの一つは道路の整備してゐることである。それはマレーでも比島でもジャワでも何處も同じである。坦々として砥石の如き自動車路、而もそれは山頂にも溪谷にも通ずる交通路であり、同時に經濟路線である。それらの四通八達の道路が一體誰人のために鋪裝され磨かれてゐたかは説明するまでもあるまい。さうして第二次的には原住民の交通路であつた。

と道路の整備と發達とを稱讚して。

彼等米英人は搾取の傍ら一方ではかゝる土木事業に投資して道路を造り、橋を架け、鐵道を敷設した。さうしてそれが彼等の便益であると同時に原住民に對する人心收攬の手段であつたことも明白な事實である。儲けもしたが一方に於ては土地に注ぎ込んだ。かくして出来上つた、交通路が焉ぞ知らん、大東亞戦争の勃發と共に一夜にして日本の軍用公路に化せんとは誠に儲

快な話である。戦前において、交通路の最も發達してゐた。これ等の地域は早くも概ね復舊した。爆破された橋梁も戦争のための假修理から逐次永久的なものに改築されてゐる。マレーでは縦貫鐵道がマレー半島と泰、佛印、ビルマを繋いでゐる。ジャワの汽車はチーク材を焼き乍らも内地の準急行位のスピードを持續して走つてゐる。その上問題の船さへ動いて來れば南方交通は殆ど陸水共に完璧の陣である。

と陸上交通問題よりも寧ろ海上輸送問題のことを云つて。

南方資源の開發は既に當局から發表されてゐるやうに、重要資源に割當てられた重點的開發を中心に動いてゐるのだが、その源農業方面に於いても食糧増産に力齎を入れてゐる。かゝる點でも、マレー、ジャワは既に軌道に乗つてゐる。スマトラは多少趣きを異にしてこれから開發に入らんとしてゐる。各地域に於ける生産は地上資源、地下資源を問はず極めて豊富で凡そ戰爭に必要な物資は全部大東亞に集つてゐる。輸送力さへつけば大東亞の自活には毫も心配はない勞働力の問題もジャワあたりを見ると決して不足を來たす虞れはない、唯だ問題は技術者と資材と船である。

と南方開發の條件をかやうに述べて居るが、實際南方の道路は全く整備され完全であることは、ジャワの道路について見るも道路の延長はアスファルト道路八千六百七十キロメートル、アスファ

ルト以外の鋪裝道路は一萬四千キロメートルを敷設されて、その他の道路は四千キロメートルといふから、ジャワの道路總延長料は合計二萬六千八百キロメートルに達するのである。而してこの發達せる道路を利用する自動車數も亦非常に多いのであつて、大東亞戰爭勃發前に於けるジャワの自動車數は貨物自動車千五百臺、乗合自動車四百二十臺、家用自動車一萬八百臺、自動自転車三千四百臺、營業用自動車三千三百臺になつてゐる。またファイリッピンについて見ても、こゝは陸上交通として鐵道の發達は非常に後れて居るが、道路はよく發達してゐる。戦前當局は一等道路、二等道路、三等道路と稱して居たが、その一等道路が約一萬キロ、二等道路が約六千三百キロ、三等道路が約二千八百キロ、山徑約四千五百五十キロといふ道路の延長數を持つて居る。従つて鐵道事業の不振を補ふために、自動車の威力によることとして自動車數に於ても貨物自動車一萬八千八百臺、乗用自動車三萬二千臺、自動自転車五百八十臺、即ち合計五萬一千餘臺を持つてゐる。嘗てファイリッピンを視察したものがファイリッピン文化は道路文化であると云つたとのことであるが、全く道路の發達はこの地でもたいしたものである。かやうに南方に於ける交通路線が發達してゐるかと思へば、ボルネオの如きは陸上交通といふものは皆無である。これは嘗て英國や和蘭はマレーやスマトラ若くはジャワにこれまで開發の重點を置いてボルネオを最後のものとして開

發せず、藏つて置いたからである。併し乍ら現在は皇軍占領下に於て着々と開發せられつゝある、北ボルネオ派遣軍〇〇部隊長は、ボルネオの交通問題は、地圖で見れば何處にも交通が出来るやうであるが、平地でも山でも原始そのままで道路といふ道路がない。クチンについて云ふと、その周圍に道があるだけで、同じく、シマンガン・シブにしても、ピンツル・クチン・ジエセルトレ、サンダカン・タワオなどの街もその街のぐるりに道が開けてゐるだけである。タワオとサンダカンは廣い海をもつて居るが、陸上の交通は全く皆無である。ボルネオの交通は殆んど船である。我軍が占領し軍政を施行して以來は船以外に飛行

機をもつてする交通に力を注いで、各地地上施設を進めてゐるわけである。だから今日の交通は以前から見ると距離は頗る短縮されてゐる。と述べてゐるが、このボルネオの如きは、世界屈指の大きな島であるに拘らず陸上交通、道路の如きは全くこれからの開設に俟たねばならないところも南方にはある。故に一概に南方の道路は整備完全であるとは云へ、まだ、ボルネオ等に於て建設開發が進みこの未開の寶庫を開くには、我國の道路技術員の努力と優秀なる技術が益々必要となるのである。茲に最近の南方道路狀況の大略を窺ふことが出来るやうに思はれる。

静岡縣に於ける道路愛護運動 (二)

左右田 友三郎

被表彰團體其他事績

町村團體ノ部

賀茂郡三坂村道路愛護會

本會は村民一戸一人制を以て組織し會員三百餘人を擁し、昭和

十一年十一月結成、年二回全村道路愛護日の外、年四回各部落に於ける定期的作業日を定め全村道路七千六百五十米を區域とし、之を作業統制上五部十班の集團作業部班に編成せり。本村は古來の慣行による道路修理の美風を一段と發揮し、道路愛護思想の普