

の収入をもたない。唯休日には云はば内職として焼畑を拓いたり、他に傭はれたりして得た所得だけを自分のものとして、内縁關係の妻子に與へることが出来るのである。また日常生活上も家長は他のものと別扱ひにせられ、例へば、圍爐裡の席なども、家長のは「ヨウザ」といつて、他の者は絶対にそこに坐はれないのである。一頃の話では食物までも別にし、家長が米の飯ならば、他の家族は麥や神の混つた飯、家長が混り飯なら、他の家族は一層混合の度の多い飯といった具合の區別があつたとのことである。

今では越美南線の白鳥驛から若干の里程はバスも通ずる様になつたし、今後道路の修築の進行するにつれて、この白川村も亦時の勢に推されて變貌を呈するに至るべきは蓋し必然であらう。然

## 比島の道路と自動車

る場合に於て、土地に關する愛着や、貯蓄の手近なよき動機、協同心、宗教上の篤信等從來保有し來りし幾多の美點が相當に保存せられるならば至極結構なことと思ふ。道路改良の結果は人をよりよくし、よき文化に導入し、よき社會形態と古來の美風を害はずして之を助長するを尊しとせざるを得ない。重ねて言ふ。都會人と異なる特別の農民心理は、決してその先天的素質に基くものでなく環境に支配せらるること甚大なるが故に、交通の發達により入り込み易き都會の惡風を防遏すると共に離れ去らんとする古來の美風を殘留せしむるに格段の努力が拂はなければならぬ。白川村に就てみて特にこの感を深くして禿筆を呵し讀者諸賢に問ふと云爾。——一八・八・三〇——

清野謙六郎

ジャワ、マライと並んで南方圏中優秀を謳はれる比島の道路も、其の發達を來したのは米國領有後（一八九八年）の事で、さほど

古い事ではない。

スペイン領有時代に於ては、道路は頗る未發達で、雨季に際しては主要道路の六割までは交通困難となる有様であつた。

米國の領有となるに及んでから、米國は其の政策たる未開地の開發は道路からの信條を反映し比島内開發のためと、且つは米國のあり餘る自動車と石油を賣り込むため、道路の建設には不斷の努力を拂つて來た。コモンウェルス政府成立後に於ても貧弱な豫算の中から多大の土木費をさして道路の建設改良に盡した結果、著しい發達をとげた。

其の發達の跡を辿れば次の如くである。

年次	道路延長料
一九一二年	七、二一六
一九一五年	八、二〇二
一九二〇年	九、七八三
一九二五年	一〇、六六四
一九三〇年	一三、四〇六
一九三五年	二一、二五一
一九三六年	二一、八一七
一九三七年	二二、五四五
一九三八年	二三、七二九

戦前比島の道路は三等級に分れてゐた。一級道路は勾配平坦、

路面圓滑、排水完全で、暗渠橋梁等の工事は永久的であり、颱風洪水の時を除き交通に支障なき最も優秀な道路で、自動車四臺以上の交通可能な道路である。

二級道路は勾配適度、路面圓滑で、橋梁暗渠は概ね完備せるも霖雨の續く時は自動車の交通困難を來し、路幅は一級道路より稍狭い道路である。

三級道路は舗裝してゐない内地の田舎道程度である。

一九四〇年十月末現在に於て各級道路の延長は次の如くである。

一級道路	一一、七七二軒
二級道路	七、三九三軒
三級道路	三、七九五軒

この他牛馬の漸く通過しうる程度の小徑約四千九百軒ある。

右の様に、比島道路網の大半は自動車交通に最適なる一、二級道路であり、道路の状態は頗る良好である。

猶ほ比島の道路を語るに當つて我々日本人として忘れる事の出來ぬものは、ベンゲット道路の事である。

マニラの北方百七十哩餘の高原地帯に、南洋第一の健康地と謂はれるバギオ市がある。バギオの名は避暑地として世界的であり戦前數萬を數ふる避暑客に依つて年々賑はつてゐた。

この比島唯一の高原都市であり文化都市である。バギオ市に、ト

キンピークから通じてゐる二十一哩餘の道路が即ち有名なベンゲット道路であつて、比島に於ける邦人移民の歴史上、没する事の出来ぬ因縁深き處である。

一八九九年二月に始まつた米比戦争は、米軍の壓倒的勝利に歸し、ベンゲット州が米軍の進駐する處となるに及び、ベンゲットの自然に心を惹かれた米人は、將來熱帯地比島に於て仕事に従事する上に避暑地の必要を感じ、且つ外客誘致策として、このバギオを高山都市として開發する計畫を樹てた。

當時比島に於ては、マニラからダクパンに通ずる百二十餘里の鐵道が唯一のものでつた。そのため交通網の擴充の意味も含まれ、ダクパンよりホソロピオ、トキンピーク等を経てバギオに至る山間地を通ずる道路の建設が計畫され、恰度我明治三十六年七月に工事が開始されたのである。

此のベンゲット道路建設工事は一九〇〇年マニラの米人技師ミード大尉が測量に着手し、翌一九〇一年同じく米人のノルマン、W、ホルムスが技師長となり、米人監督の下に千餘人の比島人勞務者を使用し工事が進められたのである。

が、何分にも高山地帯の事として工事は思ふ様に捗らず、次いで支那人を使つてみたが之も成績芳しくなく、後には五百人の比島人、五百人の支那人、二百人の米人、合計千二百人の勞務者を日々使用して工事の進行につとめたが、山岳地帯の工事に當り、山

崩れや地這り等自然の猛威に工事は拒まれ、加ふるに經費は漸む一方で、一向に進行をみなかつた。

殊にトキンピーク、バギオ間二十一哩の間は人跡未踏の溪谷と山嶽で、絕壁は頑として工事の進捗を拒み、之を開くに勞働者は僅かに一條のロープに頼り、眼下に千仞の谷をみつゝ足場もなき山腹の巨巖に穴を穿つて、ダイナマイトを仕掛ける危険は、實に想像以上の困難があつた。

既に起工以來滿三ヶ年の年月もすぎ、巨額の費用を注ぎこんだにも拘らず、工事は何時完成するやも知れぬ有様であつた。

斯くする中、三代目の工事主任として、この難工事に當るべく新任されたケンノン少佐は、この難局を打開するため、忍耐力の強い日本人勞務者を使用する事を思ひ立ち、日本領事館に助力方を懇請し、使用契約が進められた。

契約を結んだ神戸渡航會社の依頼に對し、海外渡航會社及帝國殖民會社は、第一回の移民として先づ二百五十名の邦人を香港丸によつてマニラに送つた。

明治三十六年十月十六日、この移民の一行は比島に到着し、次いで同二十五日に第二回目の移民六十名が着いた。その後も續いて送られ、同年中に六百四十八名の邦人が比島に送られたのである。

之等邦人移民は言葉が通じぬため非常な不便を感じた許りでな

く、牛馬に等しき酷使を強ひられたのだつた。加ふるに猛烈なマ  
 ラリアの猖獗、或は脚氣等に依つて病廢にたはれる者が續出する  
 有様であつた。且つ工事の進捗と共に、難工事の犠牲として幾多  
 の貴重なる人命が失はれて行つた。

かくして、自然の暴威と闘ひ、筆舌につくせぬ困苦を忍び、文  
 字通り惡戰苦闘の結果、ついに明治三十八年一月二十九日、米人  
 も比島人も支那人も手をなげたベンゲットの難工事は、日本人の  
 手に依つて全道開通をみるに至つたのである。

着手以來實に五ヶ年の年月と莫大なる經費と、我同胞の尊い犠  
 牲が拂はれて、ついにさしもの難工事は完成されたのである。ベ  
 ンゲット道路の存する限り、そこに尊い我邦人移民七百の靈と血  
 と苦闘の歴史——その偉大なる功績は永久に記念されるであら  
 う。

自動車事情

前述の道路の發達と、米國の自動車賣込商策に依つて、比島の  
 自動車の發達は著しいものがある。

先づ保有臺數の増加振りを示すと次の如くである。

年	臺數
一九一〇年	二五〇臺
一九一五年	四二〇七

一九二〇年	一三、五六二
一九二五年	一九、五八九
一九三〇年	三七、六六七
一九三五年	四四、三六二
一九三六年	四六、二九三
一九三七年	四九、一五四
一九三八年	五一、七五一
一九三九年	五四、二〇五
一九四〇年	五四、七六四

右に見る如く、戰前約五萬五千臺に近い數を示し、人口に對す  
 る普及率はマライと共にその高率を誇つてゐた。

然し、その分布は偏在的で、約二萬臺と云ふものはマニラ市に  
 集中してゐた。今千臺以上保有する地域をあげると次の如くであ  
 る。

マニラ市	二〇、六三四臺
リサール	三、八六六
西ネグロス	二、九二四
セブ市	一、九三〇
パンバンガ	一、六五九
プラカン	一、三三八
イロイロ市	一、五〇四

バギオ市 一、二二〇  
 ダバオ 一、一一八  
 バタンガス 一、〇五七

(註、一九四〇年度)

右にみる様に、マニラ市は飛び抜けて多い。

車種は米國流に乗用車が多く、トラックは比較的少い。一九四〇年度の臺數を車種別に示すと次の如くである。

乗用車 三三、八九八  
 トラック、バス 二〇、二三六  
 オートバイ 六三〇  
 計 五四、七六四

道路の發達、ガソリンスタンド、修理工場は各地に設けられてゐたし、月賦販賣制が徹底してゐたので、乗用車の發達は著しかった。

米人などは一家庭に通勤用、遊覽用と二、三臺を所有してゐた者も珍らしくなく、比島人も米國の策略に踊らされ、粗末な家に住み乍ら、月賦で自動車を買ひこんで得々として乗り廻はす云つた風であつた。

バスの發達も亦著しく、比島内陸上交通の主體をなし、鐵道の影は薄い状態であつた。

(註、比島の鐵道延長率は僅かに千餘軒しかない。)

一九三九年度に於てバスは四、四五七臺の多きに達し、投資額は五、六六八萬比に上つてゐた。主なるバス會社としては次の様なものがあつた。

社名	バス臺數	路線
パナイ、オートバス會社	二九一	イロイロ、カピス、アンテイケ
マムメン運輸會社	二四五	ピコール地方
パンバンガス會社	一九〇	中央ルソン、マニラ
マニラ電氣バス會社	一七一	マニラ市内
バタンガス運輸會社	一六八	バタンガス、マニラ、ラグナ
セブオートバス會社	一六〇	セブ州
パンガミンナン運輸會社	一五三	パンガミンナン、ダララク、カムパレス
ピサヤ陸上運輸會社	一三七	ボホール、セブ
ラグナダヤバス會社	一三一	ラグナ、ダヤバス
ベンジャミンガストンバス會社	一二七	一四ネグロス
ルーラルトランシットバス會社	一一五	ヌエバエシハ、カガヤン、マニラ
パサヤ運輸會社	一一〇	マニラ、リサール、カピテ

この他百臺以下のバスを運営してゐた會社は多數あつた。之等の自動車は殆ど總て米國製で、フォード、シボレーが大部分を占めてゐる。

車の値段は四二年のフォード二トン半積のトラックが二千五百比、シボレーで三千五百比位で、比較的安價に販賣してゐた。

自動車の購入客は大體人種別にみると次の如くであつた。

乗用車

白人 五〇%

比島人 四〇%

華僑 一〇%

貨車

白人 四〇%

比島人 三〇%

華僑 三〇%

と云ふ割合で、米人比島人が多く、華僑は比島自動車界では比較的勢力が薄い。

マライ、ジャワ等に於ては、華僑はバス、トラック營業に、或は部分品商として非常に大きな勢力を持ち、完全に原住民を壓倒してゐるが、比島に於ては比島人が相當に進出し、華僑はあまり大きな存在になつてゐない。

バスの經營にしても殆ど米比人の經營であるし、部分品商、サービス工場等も米、比人經營が多い。

マニラ市に於ける状況をみると次の如くである。

	華僑	比島人	日本人	米人	計
自動車部分品商	四	一八	二	一三	三七
貸自動車店	四	二八			三二
自動車修理所	二	四六	二	一	五一

右にみる様に、比島人經營が多い。又、比島全體の自動車及同用品商を人種別にみても、總軒數八六軒の中、六五軒は比島人で、華僑は一〇軒を數へるにすぎなかつた。

大體、戦前の比島自動車界は米人が大所を握り、小規模經營のものは比島人のものが多かつたとみる事が出来る。

大東亞戦争の勃發に依り比島の自動車は相當に消耗した事は争はれない。車の消耗の程度は大體マライと大差ないと云はれる。

こゝでは車輪を外したものが多く、補修に相當困つたと云ふ。

比島軍政監部では今後の比島陸運計畫として、從來の自動車中心主義から鐵道中心主義に轉換する方針で進んでゐると傳へてゐる。

米國勢力の總退却した今日の比島として、自動車界も當然全面的に再編成さるべき時である事は云ふ迄もない事である。