

説苑



大東亞交通政策（上）

華中鐵道會社々長

田

誠

大東亞戰爭は第三回目の新年を迎へて決戦決勝の年に入り大東亞の天地は驚くべき變貌を遂げて居り、今や大東亞全域からは全くアングロ・サクソンの勢力は驅逐拂拭さるゝに至り、共榮圈の輪廓は造り上げられ共榮圈の確立は着々其の成果を實現しつゝあり、従つて大東亞經濟建設は共存共榮の根本原則に基いて、共榮圈内の諸國諸地域に對しては高度國防上絶對的必要なる各種資源の供給を求むると共に、反面これ等の地域に對しては其の民族生活維持に必要な諸物資の供給を圖り、茲に共榮圈内諸國を通ずる經濟綜合發展と産業配

分、交易發達を主眼とする、所謂協同地域經濟觀念の下に經濟建設の完璧を期するにある。従つて世界的にも没落の過程を辿りつゝある彼の敵米英蘭等の搾取壓迫政策とは雲泥の差があるのである。而してこの偉大なる事業大東亞經濟建設には今後の交通政策の如何はその根幹たると共に重要問題たるに至るべく思考するのである。本稿は斯界の一權威者である田誠氏が最近興亞總本部の要請に應へて大東亞交通政策について平素からの抱負を披瀝して講演されたものであるが、道路問題とは専門的に見れば多少遠慮感はないではない

が、同じ交通問題と云ふ大局から達観すれば大東亞經濟建設の重要問題との關係に於いて誠に傾聴するに足る一卓見たると思考するを以て氏に請ひてその概要を茲に掲載以て讀者諸賢の參考に供する次第である。

戦局が非常に緊迫した今日、戦力増強の問題が我が國の最も重要な問題になつて居る。戦力の増強とは一體どういふことであるか。兵器、就中航空機を最も優先的に造らねばならぬといふのが、今日の大問題である。軍需省の新設も、主として航空機増産に重點が置かれて居ることは言ふまでもない。即ち兵器の増産、之をもう少し廣く言ふならば、生産力の増強といふことになると思ふ。兵器を造る資材、資源の開発に就ても、食糧に就ても、生産を増強するといふことが、戦力増強の一大眼目であること勿論である。

ところがよく考へて見ると、物を生産するには資材が要る。その資材を持つて來るのには一體どうするか。飛行機を造るにはアルミニウムが不可欠である。然しそのアルミニウムはどこにあるか。南方からボーキサイトを、持つて來てアルミニウムを造らなければ、飛行機は出來ない。又近頃やかましく言はれて居る船を造るのには、鐵が要る。然しその鐵は決して造船所にはない。これ亦内地や支那の鐵山から持つて來なければならぬし、熔鑪

爐に用ひる石炭に就ても同様のことが言へると思ふ。

さういふ風に考へると、兵器を造るにしても、その資源、資材をどこから持つて來るかといふことが、即ち輸送といふことが、戦力増強或は生産力増強に切つても切れぬ縁があることは自明である。即ち我々は運輸のことに關係して居る一人として、輸送力の増強といふことが、今日の大問題である戦力増強に缺くべからざる重大問題であることが、一目瞭然と分るのである。

如何に豊富な資源があると誇つてゐても、それを適當な所へ持つて來なくては、それは無いも同然である。

従つて今日は日本内地に於ても、國有鐵道の機能は大なる變化を來して居る。一般國民生活に直接觸れる場面のみならず、已むを得ざる所用ある者以外は汽車に乗つて貰つては困る、不急な荷物は送つて貰つては困るといふことになつた。これは數年前まで鐵道が言つてゐたことと全く逆である。數年前までは、秋は紅葉、冬はスキ一の臨時列車を出すからどん／＼來て呉れといつて、所謂旅客誘致を盛んにやつたものである。ところが今日は全く反對に、お客さんに乗つて呉れるなど斷つて居る状態である。今秋十一月一日、時刻大改正を機として、旅客列車の著しき縮減が行はれたのは、戦争必要物資輸送の目的を果すために他ならない。諸君の眼には觸れないかも知れぬが、二十四時間中どこでも貨物列車が間斷なく動いて居る。さうしてその貨物列車は直接戦

力増強に役立つ物資、即ち石炭とか鐵とか輕金屬製造に必要な原料とか、或は軍需品とか、食糧とか、出來上つた製品を運ぶのは勿論のこと、それ等重要な資材、資源を日夜休むことなく運びつゝあるのである。従つて行樂旅行は遠慮して貰はう、或は京都から松茸を送るなどといふ贅澤なことは止めて貰はうといふことになつて、今日では内地の鐵道もその様相が非常に變つて來た。然しこれは單に内地の鐵道のみならず、外地の朝鮮、臺灣、或は滿洲、支那、いづれの地に於ても同様であつて、戰爭目的完遂のために必要な物資の輸送に重點を注ぎ、そればかりを目的に輸送するといふことに變つて來たのである。

運輸通信省の新設も亦右の輸送力増強の目的の下に斷行されたものであるが、運輸通信省は鐵道ばかりではなく、海運に就ても同様に統制を行ふこととなり、又鐵道と船とを連絡する港灣——港灣は陸運と海運との境を成す重要な役割を果すものである——もその監督指導下に入つて、海陸綜合輸送力の強化といふ大問題を解決することとなつたのであつて、この點はさういふ方面に關係して居つた者として我々の喜びに堪へないところである。これがいま行くつたならば、輸送力増強は改善され促進されるであらうこと疑ひを容れないと、大いに期待して居る次第である。

かやうに今日の時局に於ては、輸送力、言葉を換へていへば鐵道或は船舶の使命が非常に重くなつて、その運管如何が國力の増

強如何に直接に反映することとなつたのであつて、今日大東亞に於けるこの交通の問題の解決如何が、將來の大東亞建設に大きな影響を與へることとなつたのである。私がこの問題に就て些か所見を述べたいと思ふ所以もそこにある。

私は元來鐵道畑の人間であるので、主として大東亞共榮圈内の鐵道のことを申述べたいと思ふが、内地の鐵道に就ては、諸君の直接眼に觸れ耳に聞かれて居ることが多いと思ふから、一切省略し、大陸の鐵道、殊に私が四年間居つた支那の鐵道に就て大略申述べ、最後に大東亞交通問題に關する私見を申述べたいと思ふ。

地圖を一瞥すれば直ぐ分るやうに、日本に接近した地方、即ち朝鮮、滿洲、支那の三者を比較して、最も鐵道の發達が遅れて居るのは支那である。

滿洲に於ては、日露戰爭の結果日本が滿鐵を經營することとなり、滿鐵を主體として滿洲の鐵道は相當の發達を見た。殊に滿洲事變以後は滿洲國の成立と共に、鐵道網の建設が非常な勢ひを以て進捗した。さうして今日に於ては、専門以外の人々に取つては、滿洲にこんなには澤山鐵道があつたのか、いつの間にかういふ線路が出来たらうと思はれる程、鐵道が普及して居る。未だ十分とは言ひ兼ねるが、比較的滿洲には鐵道が普及して居ると言へる。

滿洲と廣い支那とを比較して見ても、現在では滿洲の方がその

鐵道延長が長い。滿洲には現在一萬一千軒の鐵道があるが、支那には一萬軒の鐵道しかない。この點は注目されていゝと思ふ。尤も日本の鐵道は、地方鐵道を除いて國有鐵道のみでも一萬八千軒ある。朝鮮は日本の領土として、我々の同志がその鐵道を建設し經營に當つて居るので、現在相當に普及されて居る。

南方の佛印、タイ、マライ、ビルマ等に於ては、一應幹線たるべき鐵道はついて居る。佛印に就てこれを見れば、ハノイからサイゴン間には鐵道がある。更にサイゴンからタイのバンコックへ行くのには、ブノンベンまでメコン河を船で溯り、そこで汽車に乗り替へて國境を越えてバンコックへ行くことが出来る。又バンコックから昭南までは、大東亞戰爭以前から鐵道がついて居つた。戰爭で破壊されたが、その後鐵道省から派遣隊が行つて全部これを復舊し、今ではバンコック・昭南島間に急行列車が走つて居る。

ビルマの鐵道は、英國領有當時から相當發達して居つて、ラングーンから北方地域まで續いて居つた。これ亦戰爭後鐵道隊が行つて復舊し、最近又鐵道省から數千人の人が行つてその運営に當つて居る。フィリッピンに於ても、ルソン島には鐵道が相當に普及して居つた。これも戰爭に依つて破壊されたが、軍政施行當時鐵道省の派遣隊が行き、軍政監督の指揮の下にその經營に當つて居つた。最近フィリッピンやビルマは獨立したので、鐵道に就ても國有にするとか會社にするとか、色々經營の方式は變つて來る

と思ふが、依然として日本の我々の鐵道の同僚が日本の技術と經驗とを以て、これ等後進國を導いて戰爭に當ることになつて居る。

日本の鐵道は、技術の點に於て、將又經營の方法に於て、世界的に優秀である。これは決して我田引水ではなく、外國人もさう言つて居るし、又我々が外國の鐵道を見てもさう感ずるのである。

明治五年、イギリス人の指導の下に日本に始めて鐵道が敷設されたのであるが、その後當時の我々の先輩の「日本の鐵道は日本人の手で！」といふ自負心と意氣込みに依つて經營されるやうになつてから、日本の鐵道は非常な進歩を遂げたのである。先年ソ聯から、機關車修繕のために指導の技師を寄越して貰ひたいと言つて來たことがある。ソ聯では、一臺の機關車を修繕するのに五十日を要して居つたさうであるが、同國の技師が日本の犬宮工場を見學したところ、同じやうな機關車を七日間で修繕して居るのを見て非常に驚いた。どうしてさう早く出来るのかと質問したところ、こちらは祕密でも何でもないから詳しく説明してやつたところ、それでは一つ先生を寄越して貰ひたいといふことで、鐵道省の技師が十名ばかりソ聯へ教へに行つたことがある。

又私が最近聞いた話に依ると、タイの鐵道は從來外國依存で、機關車をイギリスからもドイツからも日本からも買つて居つた。機關車が欲しいと思ふ時は、各國の製造業者に入札させて、その中の安いのを注文するから、各國から機關車が入つて來た。鐵道

省の或る技師がタイへ視察に行つた折、向ふの鐵道省の人が非常に丁寧の方々案内して呉れたさうであるが、或る鐵道工場で機關車を修繕して居る所を見たところ、偶々イギリスとドイツと日本の三つの機關車を並べて修繕して居つたさうである。その時タイの鐵道技師は日本の鐵道技師に向つて、「貴國の機關車が一番優秀である。大體同じ位の年數使つて見たが、分解して見ると、日本の機關車が最も傷みが少ない。他國のは大修繕をやらなくてはならぬが、日本のはそれ程の大修繕をやらなくても濟む狀況にある」といつて非常に感心したとのことである。これは最近の話である。

さういふ風に、日本の鐵道は非常に優秀なのであつて、貨車の使用効率の如きも世界一である。貨車の使用効率といふのは、茲に一臺の貨車があるとすると、例へばそれに米を積んで仙臺から秋葉原まで来た場合に、それを空で仙臺へ歸せば、その貨車の使用効率は五〇パーセントである。ところが歸りに又他の物資を載せて仙臺へ歸せば、その使用効率は一〇〇パーセントとなつて、空の時がなくなる。その使用効率の最も高いのは日本である。他の國では、貨車が空で走つて居る時間が非常に多い。さういふ例を挙げると限りが無いが、兎に角、日本の鐵道は世界的に優秀なものであるといふ誇りを我々は持つて居る。従つて大東亞共榮圈内の後進國に對しては、皆我が鐵道省の者が行つてこれを指導し

て居る。これは實に大きな事實であつて、大東亞共榮圈内の交通事業の實權を日本人が掌握して居るといつても過言ではあるまい。

支那に就ても、右に述べたと同様のことが言へる。即ち支那事變に依つて、蒙疆から北支、中支、南支に亙る主要なる部分は日本軍の占領するところとなり、從來からあつた支那の鐵道の約八割は我が占領下にある。その日本が占領した鐵道はどうなつたかといへば、北支には華北交通會社、中支には華中鐵道會社が出来て、夫々鐵道の經營に當つて居る。何故二つの鐵道會社を作つたかといふことに就ては、成立當時には各政治上の理由があつた。

即ちその當時、北支と中支に支那の新政府が二つ成立し、北支には臨時政府、中支には維新政府が組織されて、後者は揚子江沿岸の中支一帯をその行政區域とした。さうして行政事務、産業開發その他萬事二つの政府が各同じやうなものを作つたのであつて、鐵道のみならず電力、鑛山、通信等々全部二つ宛出來て、現在でも残つて居る。將來一緒になるものもあらうが、現在のところは所謂北支の特殊性といふものがあるために、北支は一種特別の扱ひを受けて残つて居るのである。

右の二つの鐵道會社が鐵道の運營に當つて居るのであるが、共にその性質からいふと、支那の特殊法人であつて、日本の株式會社ではない。然し實質に於ては、その株式の過半數は日本が持つ

て居る。華中鐵道に就ていへば、株式の四分の三を日本が持ち、四分の一を支那が持つて居る。又人的要素に就ては、華北の方は、滿洲の隣りにある關係上、滿鐵との交渉も多く、又滿鐵の人が澤山行つて居つて、滿鐵の人が七割に鐵道省の者が三割程度になつて居る。然し華中の方は全部鐵道省から行つた。私はその創立に參畫した者であるが、鐵道省の者を數千人連れて行き、支那人の重役、社員、下級従事員を入れて會社を設立した。支那の土地で仕事をするのであるから、下級の従事員は殆ど全部支那人である。人數の點は日本人よりも支那人の職員の方が數倍多く、非常に多くの支那人がこれに従事して、日本人の指導の下に運営に當つて居る。

決戦下の土木戦士 (三)

——關東土木出張所管内を見る——

かくの如く、大東亞共榮圏の滿洲、支那、フィリッピン、佛印、タイ、マライ、ジャワ等、總て日本の鐵道人が指導權を握つて居ると申しても差支ないのであつて、この點は我々として大いに誇りを感じ、又責任を感じるころである。

海運に就ても、矢張り同様のことが言へるのではないかと思ふ。大東亞共榮圏を眺めてみても、船舶を所有して居る國は日本以外には殆どない状態である。支那にしてもさう大したものはない、況や滿洲その他南方の國には問題になるやうな船舶所有國はないのであるから、大東亞共榮圏内の海運に就ても亦日本が指導權を握つて居ると、ハッキリ言へると思ふ。

清 水 生

總力戦と職域挺身

説 苑

新春……昭和十九年此年こそは史上最も意義ある年と共に益々重大なる時局に當面するの年であり、強固なる覺悟と決意を一段