

# 說苑

## 大東亞交通政策（中）

華中鐵道會社々長

田

誠

支那の鐵道に就て、もう少し附加へて置きたいと思ふが、支那の鐵道は非常に迂餘曲折を経て發達した鐵道である。支那に始めて鐵道が出來たのは、明治九年、上海とその直ぐ傍の吳淞間である。勿論それは支那人が造つたのではなく、イギリス人が造つたのであるが、茲に面白いことは、その鐵道を敷設したところ支那人が激昂して運轉を妨害し、結局運轉することが出來ない。そこで當時の清國政府がイギリスの經營者と相談して、曰むを得ず運轉を止め、そのレールを外して臺灣へ持つて行つたといふ記録がある。又その機關車は揚子江へ投げ込んでしまつたといふ話である。支那鐵道の初期には、さういふ芳し

からぬ歴史が残つて居る。鐵道に民衆が反對したといふことは、日本にもあつたし、鐵道が最も早く出來たイギリスでもあつた。イギリスでも始めて鐵道が出來た時、沿線の住民が反對して、こんなやかまし

線路の兩側へ塀を造れと言つたといふ話がある。日本でも地方民が非常に鐵道敷設に反對して、成るべく線路を遠くへ敷いて呉れと請願したといふ話を、よく我々は先輩から聞かされたものである。

その後、上海・蘇州間百軒ばかりの所へ、矢張りイギリス人が鐵道敷設の請願を行つたところが當時その邊を治めてゐた江蘇省巡撫（今の省長に當る）李鴻章は、その請願を斷然却下してしまつた。却下の理由が非常に面白い。即ち、支那人が經營するならば自分は贊成する、然し外國人が支那の領土内に於て鐵道を經營するのは絶對反對である、支那の民衆はさういふ鐵道敷設のために土地を提供することを喜ばないであらうから、本請願は斷然却下するといふ堂々たる聲明書を發表して、遂に却下してしまつた。流石に李鴻章は偉い政治家で、この意氣がその後の支那人にあつたならば、恐らく支那の鐵道は非常に發達したであらうし、又支那の國情そのものが今日とは大いに變つ

て居つたことであらうと思ふ。その後支那の鐵道は一萬哩以上も敷設されたけれども、その殆ど總てが外國の借款に依つて出來たものである。而もその外國といふのは、イギリスを始めアメリカ、ベルギー、ドイツ、フランス等、歐米列強が支那を經濟侵略するためにやつた手段であつて、今日日本が道義的な立場からやつて居る政策とは全く反對な目的を持つたものである。さうしてそれが如何に支那の政治、經濟に害毒を及ぼしたか計り知れないのである。

支那が清朝末期から革命時代にかけて非常な混亂に陥つた少く共一つの大きな原因は、實に鐵道借款にあつたと私は思ふ。巨額の借金が返せない。そのためにイギリスの如きが、種々な經濟的利益を我が手に收める手段として鐵道を使つた。而して明治五年に始めて日本に鐵道が出來た時「日本の鐵道は日本人の手で！」と言つた我々の先輩の氣概が若し支那人にあつたならば、支那の國情は非常に變つてゐたに相違ない。これは支那人自身に取つても、亦隣人である我々としても誠に残念であると思ふ。

イギリスが支那に經濟侵略を始めたのは阿片戦争である。阿片戦争は丁度百年前に廣東で起つた戦争である。喜望峯の航路が開けて船で印度へ來られるやうになり、更にスエズ運河が完成してヨーロッパ人がどん／＼東洋へ進出して來て、最初に來たのが廣東であつた。さうして支那が物資の豐富な國であることに目をつけて、欲しくて堪らなかつた支那の絹や茶を盛んに買つた。支那の絹は昔から非常に有名で、天山南路を越えてヨーロッパへ送られてゐたらしく、此の天山南路を

ヨーロッパ人は「絹の路」と呼び、駱駝の背に積んでアフガニスタム、ペルシヤを経て運んで行つた。それ位西方の人々は支那の絹に憧れて居つた。だから船で來られるやうになると、先づ第一にこれに目をつけてどん／＼買つたが、それには代金を拂はねばならぬ。即ち當時支那は銀本位の國であつたから、銀を持つて來て拂はねばならぬ。然しそこは狡いイギリス人のことであるから、銀など拂つては勿體ないといふので、その代りに拂つたのが阿片である。即ち印度で出來た阿片を廣東へ持つて來て支那に賣りつけて、絹の代價に充てたのである。ところが支那にも活眼の士があつたと見えて、阿片は非常に毒なものである、國民を害するものであるから輸入してはならないと禁したが、イギリスが言ふことをきかないので、阿片の倉庫を焼いてしまつた。そこでイギリスが兵を出して戦争を始め、遂に講和の條件として上海、天津等に港を開かせて自分の侵略の足場を造つたのが阿片戦争であつて、これがイギリスの對支侵略史の第一頁である。

その次にイギリスの持つて來たものは綿織物である。即ちランカシヤの綿織物を持つて來て、盛んに支那に賣りつけたのである。又その後イギリスは重工業が發達したので、第三番目に鐵道を持つて來て賣りつけたのが所謂鐵道借款に他ならぬ。前に述べたやうに、鐵道借款に依つて甚だしく支那が毒されたのは明かな事實であつて、清朝末期に於ては、政府の汚吏が鐵道借款に名を藉りて借金して、鐵道敷設のために使はず、自分の政費に使つたといふまでに紊れてしまつたのである。

鐵道借款は唯鐵道の敷設といふことだけではなく、その背後にある經濟上の利益をも壟斷して居つた。即ち唯金を貸して利子を取るといふやうな簡單なものではない。例へば私が關係してゐた上海・南京間の鐵道（事變前は京滬鐵道と呼ばれた）は全部イギリスの借款に依つて出來たのであるが、唯金を貸したばかりではなく、イギリス人の技師が來て造つたし、又その後の經營に就ても、その實權はイギリス人が握つて居つた。即ち技師長、會計主任、運輸主任等の要所々々はイギリス人が占め、會計主任が財布を握つて居るから、イギリス人の利益になることでないといふ金を出さなかつたらしい。例へば機關車を一輛造る場合に入札する。普通ならば安いものに落すべきであるが、然し英支間に鐵道借款を結ぶ時の條件には、「支那の國産品がイギリス品より安い場合には國産品を使つて宜しい。然し外國品を使ふ場合にはイギリス品を使へ」と明記してある。重工業の發達してゐない支那に於ては遺憾ながら機關車は出來ないので、當然外國から買はねばならぬが、その場合にはイギリス品を買へといふことになる。レール、枕木、車輛、全部この手でイギリスのものを賣りつけた。而も型の古いものを高く賣りつけた形跡が非常にある。私の實見したところに依つても、色々の型式の車輛があつた。日本では客車にしる貨車にしる型式が一定してゐて、無暗に違つたものはないが、支那の鐵道には事變前は色々な型式のものが入つて居つた。それはイギリスが古いものを賣りつけたためであらう。

この際序でに、重慶政權の勢力範圍にある土地にどの位の鐵道があ

るかといふことに就て、簡単に申述べて置きたいと思ふ。

前述せる如く、支那の主要なる鐵道は日本軍の占領するところとなつて、華中、華北の兩鐵道會社がこれを經營して居るが、残つたもので今重慶側の手にある鐵道は、北京・漢口を結ぶ京漢鐵道の中、漢口から北の方の極く一部分、漢口・廣東を結ぶ粵漢鐵道の中、岳州から廣東附近まで、及び隴海線の一部と浙贛線の一部、残つて居るのは大體さういふ程度である。

然るに蔣介石は重慶へ逃げ込んでから、鐵道の建設を極めて重大視して、現に建設に努めつゝある、その主要なる線としては、我が陸の荒鷲が爆撃しつゝある衡陽から桂林を経て柳州に至る湘桂線を建設した、この鐵道は蔣介石の考へでは、佛印の國境まで持つて行く積りで建設したものらしい、その當時に於ては、日本の海岸封鎖が未だそこまで及んでゐなかつたので、盛んに海防から物資を入れて、ハノイを経て雲南や桂林の方へ輸入して居つた、だからこの鐵道の建設を急いだらしい。

次にはラングーンから物資を入れて、ラシオから國境を越えて昆明へ持つて行く所謂ビルマ・ルートである。ビルマ側には鐵道があるが支那側には鐵道がないといふので、昆明からビルマ國境までの所謂滇緬線の建設の計畫を立てたが、その間は山嶽重疊、深い谷のために極めて建設困難な所である。然し兎に角その困難を克服して、昆明から楚雄まで一部建設したけれども、その後皇軍がビルマを占領したので、これも駄目になつて中止したらしい。

それから、株洲（長沙の南）から貴陽までの湘黔線の鐵道も建設しかけたが、これ亦途中で止めてしまった。

さういふ風に、蔣介石も鐵道建設を重大視して居る。恐らく蔣としても、戦力増強には輸送力が不可欠であることを痛感した結果であら

うと思ふが、然し皇軍に包圍されてしまつて、資材は入らず、どうすることも出来ないで、現在では重慶側の鐵道も上述の線以外にも二三の線路を建設に着手したが、何れも尻切れとんぼの形で餘り重要な役割は果してゐないやうである。（以下次號）

## ニュージーランドの自動車事情

清野謙六郎

### 道路事情

ニュージーランドの道路、橋梁の統制は公共事業大臣（Minister of Public Works）の管下であり、道路行政の主要法規は一九二八年の公共事業法及び一九二〇年の州法並に同改正法等である。

國道に指定された道路は公共事業大臣の直轄下にあるが、公路、街路等は市、市區、町區の管轄に屬し、地方路は州會及び道路委員會の統轄する處である。

公路及街路の維持費は地方當局の豫算より支出され、原則として國家の補助金は、幹線公路と認定された道路が國道の他には下付されない。

道路建設は大抵の場合、公共事業省に依つて行はれるが、地方當局

に依つて行はれる場合もある。

ニュージーランドに於ける道路總延長は別掲の如くである。（第一表參照）

第一表 道路延長（單位哩）

路 公	州				計
	市 區	町 區	道 路 區	計	
アスファルト又はセメントコンクリート舗裝	二四〇 $\frac{1}{4}$	二五五 $\frac{1}{4}$	四 $\frac{1}{4}$	二 $\frac{1}{2}$	四八 $\frac{1}{4}$
アスファルト又はタール舗裝	二、六〇 $\frac{1}{4}$	一、五七〇 $\frac{1}{4}$	八〇 $\frac{1}{4}$	一七 $\frac{1}{2}$	四、三六 $\frac{1}{4}$
砂利舗裝	三、五五 $\frac{1}{2}$	一、六四 $\frac{1}{4}$	三三 $\frac{1}{4}$	五三 $\frac{1}{2}$	五、〇九 $\frac{1}{4}$
未舗裝（自動車通行可能）	九、五七 $\frac{1}{4}$	一七三 $\frac{1}{4}$	五 $\frac{1}{2}$	二 $\frac{1}{2}$	九、九八
公 路 計	四、〇八 $\frac{1}{4}$	三、六四	四三 $\frac{1}{4}$	六六 $\frac{1}{4}$	三、八三 $\frac{1}{4}$
車 馬 道 路 計	五、五三 $\frac{1}{2}$	三 $\frac{1}{2}$	四 $\frac{1}{4}$	二二	五、九〇 $\frac{1}{4}$

總計 一九三九年三月末現在 The New Zealand Official Year-Book, 1941.

第七表に見る如く、道路總延長は約七萬六千哩であり、この中自動車交通の可能なる道路は約五萬二千八百哩に達してゐる。自動車道路一哩當り面積は約二平方哩であり、道路の發達は著しい。

(註) ニュージーランドの面積は十萬三千七百三十五平方哩で、我本州と九州を加へた面積に等しい。

表に示した如く、公路の總延長は約五萬二千八百哩あるが、この中幹線公路と指定されたものは一萬二千三百五十五哩であり、更にその中の三千九百八十七哩が國道に指定されてゐる。

幹線公路の分布は、第二表に見る如く、北島に發達を見てゐる。

第二表 幹線公路分布表

鋪裝種別	北島	南島	計
完全鋪裝公路	二、二三八	九九五	三、二三三
砂利鋪裝公路	四、三三八	四、五三二	八、八七〇
輕石鋪裝公路	二四五	七	二五二
計	六、八二一	五、五三四	一二、三五五

(註) 一九四〇年三月末現在 前掲書による。

自動車事情

前掲統計表に依つて示された如く、道路の發達に伴つて、自動車は頗る普及してゐる。

一九三九年及び四〇年度の自動車登録臺數を示せば第三表の如くである。

第三表 車種別自動車登録臺數

車種	一九三九年	一九四〇年
自家用乗用車	二二六、五一六	二五三、八七八
タクシー	一、六九五	一、五八八
サーブیس車	六五九	六二五
トラック(二トン以下)	八七三	一、〇〇七
トラック(二トン以上)	二八、六二一	二八、五九六
オートバイ	二二、二九五	二四、三三五
トラクタ	二、七二七	一九、三三六
牽引車	一〇、五九七	三、四三二
其他	一、二二五	一、六八〇
總計	三一七、九三一	三一七、五二六

(註) 前掲書による。

第三表に見る如く、一九四〇年度の登録臺數は三十萬臺を突破し、戦前に於ける佛印、泰、ビルマ、比島、マライ、東印度の自動車全部を合した數(約二十四萬臺)よりも多い。

又、人口に對り當ると、約五人に一臺となり、米國と差して劣ら

の商普及率を示してゐる。

然し、保有量の大部分は乗用車であり、それも自家用車である。之はこの國が白人國家であり、國民の生活程度が高い處に起因してゐる。之に對し、トラック、バスの數は少い。然し、最近重量トラックが増加しつゝある傾向を示してゐた。

第三表に見ると、登録總臺數は一九四〇年度に於て若干前年度より減少を來したのは、オートバイ、タクシーの減少に依るもので、歐洲大戰の勃發に依る燃料制限が主因である。

猶ほニュージーランドに於ては、一九二四年に法文化された自動車法に依り、自動車の使用に當つては、登録を行ひ、且つ毎年免許を受ける事になつてゐる。従つて登録だけはしてあるが、免許を更新せず使用しない遊休車が出てくる。この遊休車の登録權は二ケ年間有效で、二ケ年免許を更新せずに置くと、登録が無効となる。

従つて登録臺數と實際に動いてゐる自動車の數には差がある。この遊休車を除いた實働車即ち免許自動車數は第四表の如くである。

第四表 免許自動車數

地 域	一九三九年	一九四〇年
北 島	一七二、七四二	一六八、二〇二
南 島	八五、四二八	八二、六三九
全ニュージーランド	二五八、一七〇	二五〇、八四一

(註) 前掲書による。各年六月末現在

(註) 一九四〇年三月末現在、前掲書による。

の登録臺數に比し六萬臺餘少い。斯様に遊休車の多いのは、免許が毎年五月に切り換へられるため、六月末(ニュージーランドの嚴冬期に當る)の遊休車が特に多いと云ふ事情に依る。

自動車分布は、表示の如く比島に多い。之は自動車道路網が北島により多く發達し、鐵道の粗を補つてゐるからである。使用されてゐる自動車は、第五表に見る如く、乗用車に於ては英國製の小型車が多く、オートバイも亦英本國製が多く用ひられてゐるが、商用車(トラック、バス)は米國、カナダ製が多い。之は濠洲に於て、殆ど總て米國製の自動車が使されてゐると趣きを異にしてゐる。

第五表 製造國別新規登録臺數

車 種	製 造 國		登 録 臺 數
	英 本 國	其 他 國	
乘 用 車	英 本 國	其 他 國	一〇、九三六
	英 本 國	其 他 國	六、七三五
商 用 車	英 本 國	其 他 國	四三六
	英 本 國	其 他 國	一、三九四
其 他	英 本 國	其 他 國	四、三四五
	英 本 國	其 他 國	四、一一〇
オ ー ト バ イ	英 本 國	其 他 國	一、五八七
	英 本 國	其 他 國	二二三

(註) 一九四〇年三月末現在、前掲書による。

瀋洲は既に米國化してしまつてゐるが、ニューヨークランドは依然として英國氣質を有し、英本土以上に英國的であると云ふ事は、この自動車の點に就ても云へやう。

之は自動車、同部品、タイヤ、チューブの輸入狀況に就ても、英國製が幅を利かしてゐた事は、第六、第七表によつても窺へやう。

然し、歐洲大戰以來、英本國よりの新車輸入の困難を來し、漸次英國車に代り米國車が進出して來た模様である。

又、燃料の制限に伴ひ、自動車の利用も窮屈になり、從來陸上交通

第六表 自動車、三輪車輸入狀況(單位磅)

種目	輸出國	一九三五年	一九三六年	一九三七年	一九三八年	一九三九年
英國	英國	1,565,558	2,100,926	2,128,211	4,477,218	2,100,926
	カナダ	45,315	77,400	1,137,631	1,133,021	2,291,555
ドイツ	ドイツ	—	—	—	26,701	4,161
	イタリー	—	—	40,511	9,625	7,523
米國	米國	710,488	723,826	787,190	477,930	1,713,691
	其他	—	—	33	99	101
計	計	2,777,254	3,906,152	4,953,441	5,793,865	4,927,897
英國	英國	4,036,616	6,444,616	11,212,241	8,001,401	4,100,481
	米國	3,711	101	1,505,405	1,005,285	2,718,675
其他	其他	—	—	—	—	—
	計	4,036,616	6,444,717	12,717,646	9,006,686	6,819,156

(註) 前掲表による。

の主体をなしてゐた自動車は、遂に鐵道と其の地位を入れ換り、補助的地位に顛落してしまつた様である。

第七表 自動車用パーツ、タイヤ、チューブ輸入狀況

種目	輸出國	一九三五年	一九三六年	一九三七年	一九三八年	一九三九年
英國	英國	3,313,031	4,777,400	4,023,255	3,488,442	3,017,771
	カナダ	210,577	27,423	44,225	323,733	324,544
米國	米國	2,775,211	3,357,564	3,567,305	3,300,711	4,777,777
	其他	—	—	3,456	—	—
計	計	6,298,819	8,162,387	7,638,245	7,812,615	8,119,093
英國	英國	4,477,218	5,929,621	5,757,755	4,812,190	4,995,770
	カナダ	2,425,226	2,181,077	4,914,441	3,544,680	5,217,526
歐洲	歐洲	2,351,111	3,252,441	3,300,811	2,351,111	1,770,000
	フランス	4,333	2,873	1,923	9,491	77
米國	米國	3,711	101	1,505,405	1,005,285	2,718,675
	其他	—	—	—	—	—
計	計	7,588,049	11,372,919	14,273,316	12,691,671	17,447,123

(註) 前掲表による。