

說苑

大東亞交通政策（下）

華中鐵道會社々長

田

誠

最後は、大東亞の交通に就て考へて見たい。

我が日本を中心として、大東亞の交通問題をどう解決するか、將來の交通網をどういふ風に計畫すべきかの問題は、我が日本人に課せられた大きな題目である。これをうまく解決しなくては、大東亞の建設といふことの眞に完成しないのではないかと思はれる。

日本を中心として大東亞の交通を考へる場合に、直ぐ我々の眼にとまるのは、日本の土地へ來るのには兎に角どこか海を渡つて來なければならぬといふことであつて、誰が何と言はうが、船舶の問題が最も重要である。又眼前に追つて居る問題として、日本がこの大戦争を完遂して行くために最も必要なのは、言ふまでもなく南方の物資である。即ちビルマ、マライ、ジャワ、ボルネオ、セレベス、スマトラ等の物資を日本へ持つて來ることである。ポーキサイド、ゴム、錫、鐵等々皆然りである。萬一日本がこの南方を占領しなかつたと假定して日本

の今日の立場を考へて見たならば、果して米英を敵にして戦争が出来たらうかどうか。これは私は非常に疑問と思ふ。今日戦艦を動かし或は飛行機を飛ばして居るものは何かといへば、石油である。その石油は今どこから取つて居るか。我々が一寸想像して見ても、南方のスマトラか或はボルネオ邊のどこかで、軍艦が給油をして居るに相違ない。他にやりやうはない。飛行機の油にしても亦さうではないかと私は思ふ。戦前米國が石油の禁輸をやつた時に、そのことはハッキリ分つて居つた筈である。日本の石油だけでは軍艦も飛行機も動かせぬ筈であるから、若し萬一日本が南方を占領しなかつたならば、今日の戦争は出來ないのではないかと思はれる。それ程南方は必要な所である。

又それ以外に、支那の石炭、鐵は勿論必要であるが、然し南方はより以上に重要な寶庫である。

従つて將來の大東亞圈内の物資の交流に就て考へる場合には、南方

を第一の目的にしなければならぬ。然るに遺憾ながら、現在日本には南方の物資をどしどし運んで来るに足る船腹がないのである。これは誰でも考へつくことで、北はアリニシヤンから南はソロモンに至る廣大な戦線に物資の補給、兵員の輸送を行ふには、船に依る他はない。假にニューギニヤへ兵員、食糧、兵器を運ぶ船舶を考へただけでも、それは大變な數に上るのであらう。況んやニューギニヤのみではなく、ビルマでもスマトラでもジャワでも、決して安全な所ではない。寧ろ夫々防禦の固めをして置く必要のある所ばかりである。従つて幾ら船があつても日本は足りないのであつて、世界中で一番船腹を必要とするのは日本ではないかと思はれる。然し船は短時日に出来るものではない。

そこで私は、上海・昭南島間を鐵道を以て繋げと提唱したい。それは決して不可能事ではない。前に述べ來たつたやうに、マライ、タイ佛印には夫々その國の鐵道があり、支那にも皇軍占領下の鐵道なり、重慶側勢力下の鐵道が現在ある。これ等の鐵道を繋ぎ合せて、上海から昭南島まで一直線に鐵道を連絡させることが今日の急務であると、私は上海に於て痛感した者である。途中の重慶側勢力下にある地境からは、重慶側勢力を驅逐しなければならぬ。勿論そのために相當な兵力は要するのであるが、それを敢てしても、これをやる必要があるのではないかと私は思ふ。假にそれを敢てすることが出来ると思へば、上海・昭南島に全然鐵道のない所は僅か五百〇に過ぎない。全コース四千軒の中、全然鐵道のない處女地は五百軒である。若しこれを繋ぐ

ならば、上海から昭南島まで全く鐵道のみで行けるのである。尙ほ慾を言ふならば、ハノイとバンコックは直接鐵道で結びたい。即ち連絡線を建設したい。さうすれば大體直線的に上海からバンコックまで行ける。その先にはマライの鐵道が現在ある。ハノイ・バンコック間の連絡線も決して技術的に不可能ではなく、或る程度の調査が出来て居る筈である。従つて、やらうと思へば出来る。さうなれば、日本の道鐵の運轉技術を以てすれば四晝夜で上海から昭南島まで行くことになる。勿論、貨物列車はさう速くは走れないし、一列車の輸送量は船舶より多くはないが、間斷なき輸送が出来ることとなり、日夜貨物列車を昭南から支那の中心たる上海へ運轉することに依つて、南方の物資が支那、滿洲及び日本へ速く且つ多量に運ばれることになるのである。

この鐵道が一日も早く實現されるやうに願ひ、そしてこの鐵道の有する意義に就て諸君の認識を深めて戴きたいと思ふ次第である。

(此稿終り)

因に政府は這般開會したる帝國議會に於いて大東亞縱貫鐵道の建設と睨合せて下關釜山間の海底トンネル敷設計畫に付いて關釜陸道計畫は目下具體的に豫算化するところまでは進捗してゐないか、着々として其の調査を進めて居ることを言明して、此の調査は昭和十三年に地質調査並に圖面の調査は一應終了したのであるが、未だ海底の部分に關しては未知のものが故に更に引續いて昭和十六年同十七年度に海底部分の地質觀測を遂行し九州と壹岐間の地質狀態

の調査に取係つたのであるが大東亜競争勃發の關係で十分なる調査が出来なかつたのである。故に尙ほ地上の調査を行ふと共に更に精密に行ふために壹岐の方面に於いて縦坑を掘り地下の調査をなす計畫を樹て以てこれが遂行に當る筈であつたが、併し乍らこれも種々の都合に依りて調査は昭和十八年度に於いては十分出来なかつたのである。併乍ら本年度に於ては地上から縦坑或は横坑を掘り、取敢へず關金の海底調査を行ふ計畫の下に調査費についても相當額を計上して其の承認を得て居るから昭和十九年度からは本格的に調査に當る方針であり又大東亜共榮圏の軍事産業は、勿論政治經濟交通文化を結ぶ一大動脈としての大陸横斷鐵道の建設計畫は共榮圏諸地域の建設の進捗と併行して漸次具體化しつつある。現に山本大東亞次官は、……大東亞の經營上大動脈路線の建設に有ゆる方面から考慮するの必要があるか政府も大東亞共榮圏の進むと共に計畫を進め調査を續けて居る、又關係諸國間に於いても産業開發及び國內輸送等の強化のために期せずして期待をもつに至つたので緊密の連絡の下に諸施設を進めてゐるが、現在はこの計畫は或る程度に迄進捗して居

聖路加の旅行記録の重要性

ると議會で報告して居る位であるが、共榮圏を繋ぐこの交通の大動脈は勿論大東亞の心臓としての首都たる東京を出發點として下關に至り釜山迄は海底隧道竣工迄は海路を通る外は全部陸路によりて朝鮮經由新義州滿洲經由奉天より北支に入りつり天津を過ぎ中華民國の首都南京に至り、更に上海、杭州、蕪陽、廣東、南寧、鎮南關、河内等を経て泰國の首都盤谷を経て昭南に至る線路であるが、この間鐵道の未だ敷設されてゐない區間があることと、佛印河内間の鐵道のみは狹軌であることは難關であるが、未設區間は廣東……南寧……鎮南關の路線と西貢廻り第一案ならば西貢……ブノンベン間六百四十軒又はコンケル廻り第二案ならば、ブナタ……コンチン間七百七十五軒であるが、第一案に依れば九月十一時三十分、第二案は八月三時四十分にて東京と昭南とが結び付く次第である、兎も角前記田誠氏の大東亞交通政策は近き將來に於ける大陸横斷鐵道計畫と大東亞建設とに大なる示唆を與へるものとして吾々に裨益するところ多大である。「一記者」

長谷川久一