

つたのであるから、其の足跡の及んだところは、サマリヤ邊の比較的小部分なりしが如くであり、期間とても、極めて短きものなりしは、全體の文意からして推し量ることが出来るし、かたがた大學傳道とは云ふものの、時間的に地域的に擴がりがあるものでは決して無いのであるが、と謂つてその質に於ては、時の短きに拘はらず、地域の小さなに拘はらず、傳道の皮切りとして、その先驅的使命は、意義重大であつて、教會歴史としても大なる一の事件として取り扱はるべきものたるを失はぬのである。殊に同ルカの手に成れる使徒行傳二十七章所載のパウロを羅馬に護送する船の航海記事は、衆目の視るところ、世界最古の詳細な航海記録とされてゐる以上、陸上交通については、この傳道旅行は陸に於ける交通記録として重要性を有ち、この二つが海陸交通に關する古代記録の双璧たる可きものと視られ得ないだらうか。暫らく記して大方諸先輩の高教を仰いでみたのである。殊にこの旅行記事がもつと詳しく闡明せられて來て、タダイの如き醫療的に卓

スマトラの道路、自動車事情

清野謙六郎

越せる手腕をもちながら後世殆ど顧みられざる使徒が表面に浮かみ上がつて、重要視せられんことを飽くまでも翹望せざるを得ない。是の如くしてこそ、皇軍占領地、進駐地に對する宣撫・文化工作にも亦この上なき的確の指針が示されるのではなからうか。唯共觀福音書間相互の調和といつたやうな點にのみこだわつてしまつて、交通史上、教會史上重要視せらる可きこの一大事件を等閑に附すべきではないと思はれる。この事件を活かしてこそ、殆ど無條件に刑餘のものにも、手の付けられなかつた放蕩兒にも救ひの御手がさし延べらる可きことを強調したルカ傳の一大特色が光彩陸離として輝くのである。この記載を以て記者ルカの捏造なり、又は直ぐ其の前に記載されてゐる十二使徒派遣の事實の異傳なりなどと苦しい解釋に没頭するは、福音書を以て、「日星河獄の大文字(高山樗牛の言葉)」となす所以ではあるまいと思はれるのである。

——一八・二二——

スマトラ陸上交通の鳥瞰

舊蘭印を語る者は、口を揃へてジャワの交通の發達、殊に其の道路網の優秀と自動車交通の高度化を讚へるが、スマトラを初めボルネオ、

セレベス、ニューギニア等の所謂外領諸島に就て觸れるものは尠く、たゞ簡単に「外領諸島の交通は幼稚である」程度に片付けてある者が多い。

事實、ジャワ與其他外領に於ける交通の發達程度には大きな開きの存する事は認めるが、一口に外領と申してもスマトラあり、ボルネオあり、或はセレベス、ニューギニア等々其の面積はジャワの十倍以上の廣大な地域に亙り、地域的に其の間交通の發達程度には若干の差異を認め得る。

例へば、スマトラとニューギニアを比較すると、スマトラに於てはたとへ貧弱なりとは申せ鐵道の敷設を見、道路も亦主要都市の殆ど總てを連絡し、自動車も二萬臺を突破してゐるに對し、ニューギニアに於ては鐵道を全く見ざるのみか、道路らしい道路はなく、首邑マノクワリに於てさへ郊外十軒のワシの移民村まで官營道路が通じてゐるのみで、それも狭小な里道程度で、他の地域に至つては部落内外の蠻人の通ふ小徑以外に、道路と名づくべきものは皆無で、一臺の馬車も、乗用自動車もなく、自動車交通の如きは全く無い未開の状態である。

斯様に、同じ外領と稱しても、スマトラとニューギニアでは其の交通網には相當に大きな差があり、之を同一視する事は認識不足と申さねばなるまい。

偕て、スマトラに於ける陸上交通を鳥瞰するならば、其の主體をなしたるものは自動車であつて、鐵道は寧ろ従の形を採つてゐたと見る事が出來やう。

即ち、スマトラに於ける鐵道の總延長は僅かに二千軒弱であり、其の廣大なる面積（大約四十二萬方軒、我内地より一割方大きい）に比し誠に貧弱で、面積千方軒當り延長は五軒弱にしかならない。之を我内地の鐵道總延長二萬五千軒、面積千方軒當り六十三軒に比較すると、延長に於ても密度に於ても十分の一にも及ばぬ貧弱さである。且つ、鐵道の分布は偏在的で、各線は孤立してゐるためスマトラ全島を有機的に結び付ける役割を果し得ない状態にある。即ち、北部線と西部線との間には約六百軒の未成區間があり、又西部線と南部線との間は最近驛間でも七百軒の未成區間があるから、鐵道に依る南北縦走は全く不可能である。

（註、スマトラの南北縦貫鐵道はかつて一九二三年オランダ人が立案したが、今日まで未着手の儘残されて來た。今や我が手に依りスマトラを縦横に結ぶべき縦斷、横斷鐵道の建設が計畫され、既に横斷鐵道は一昨年未から工事に着手し、現在では測量が終り一部の架設工事が進んでゐる。）

斯く、鐵道網は貧弱なるに反し、道路網は整備され、主要都市は殆ど自動車道路を以て連絡し、自動車數は戰前二萬臺を越え、自動車一臺當り人口は四百人弱を示し、人口に對する自動車數の點では我内地を凌いでゐる。

（註、昭和十一年十月末現在に於て我内地の自動車一臺當り人口は大約五百餘人であつた。）

以下、スマトラに於ける道路、自動車事情を概述しやう。

道路事情

舊蘭印に於て道路の發達を見てゐるのは、ジャワに次いでスマトラであり、スマトラに於ける道路總延長は約四萬二千料に及び、佛印の二倍に相當する。

前述の如く、鐵道の分布は貧弱なるに反し、道路は四通八達し、鐵道の殆ど全延長に併行してゐるのみならず、全島の主要都市は大半自動車道路を以て連絡され、重要な交通動脈を形成してゐる。只だ中部東半の濕地帯とアチエ州の山地のみは未發達の儘置かれてゐる。

道路の大半は既施工の自動車道路であつて、天然の入馬道は人口稀薄なため却つて尠い。アスファルト舗装路は總延長の約九%、三千六百料に及び、固い碎石道路が約六〇%、其の他は土砂道であるが、之とても雨季泥濘化して自動車交通の困難を來す事はない。道路の幅員は大體六米基準で、勾配曲線にはカントを付し、盛土又は防護柵を設け、又料程標、方向指示標、橋梁、曲線、踏切其他に關する注意標識もよく整備されてゐる。

たゞ缺點と申すべき點は、橋梁が狭く貧弱な事と、低地に於ける渡河區間の多い事である。又その特徴と申すべき點は、道路を設けるに當つて、低地よりも高地を選び、且つ曲線の著しく多い事である。例へば、トバ高原に於ける幹線道路の如きは、僅か六十六料の間に千餘の屈曲がある。斯様に勾配曲線の多い理由として、多田禮吉中将は現地視察報告の中で、次の様な見解を述べてゐる。

「大土木事業を安價に仕上げため一切の資材を使はず、たゞ勞働力のみに依つて建設を進めてゐる。即ち、橋梁を架さず隧道を避ける。その代り紆餘曲折を厭はず、傾斜は土木力學に依つて合理的な急坂さへ用ひるのである。例へばスマトラの西海岸の背脊山脈内に通する中山道がそれである。六十六料の間に千三百の屈折を有する曲折路さへも山間にある。スマトラの東海岸は平地であつて、開けたマライ西海岸に一衣帯水であり乍ら、ジャングル平野を未開發の儘に残してゐるのは、對英政策上、このマライ對岸を開墾することは、遠きジャワの中心地より撿取するよりも、交通上、最も近い英國から手を差し延べて利を收められ易いと云ふ顧慮もあり、又平地は河川が多く、橋梁を要するからだ」と云はれてゐる。即ち、敢て曲折を厭はず、西岸の山脈に或は山背に、山腹を歩き廻はるやうな中山道を作つたのである。(軍事と技術昭和十八年五月號「南方建設と科學技術」)

日本流に考へると、山の中に持つていつて苦勞して道路を作る必要はない様に思へるが、前掲の如き理由もあり、又スマトラは周知の様

に熱帯であり高地でも相當に湿度がある。又その山は總て火山であり加里を含んだ火山灰に依つて硯野の地味を肥えさしてゐるから、山中でも結構農事資源は採れるのであつて、山中の道路でも充分に開發路の意義を持つて居るのである。

自動車事情

戦前に於けるスマトラの自動車數は約二萬一千餘臺であり、之をシ

ヤワ其他舊蘭印諸島の自動車數と比較すると次の如くである。

(第一表)

戦前舊蘭印地域別自動車數

地域	自動車數
ジャバ	五八、〇一三
スマトラ	二一、五七九
ボルネオ	三、四六九
大東洲	五、二一六
計	八八、二七七

(註) 一九四一年一月一日現在、オートバイを含み、トレーラー、セミトレーラーを含まず。

第一表にみる様に、ジャワを除き舊蘭印に於て自動車の發達をみてゐたのはスマトラのみと見る事が出来やう。

スマトラの自動車數二萬一千餘臺は、ジャワの半數にも足りず、又比島、マライ(各五萬臺)に遙かに及ばぬが、泰には優つてゐる。

(註、参考までにスマトラの自動車數を南方共榮圈各地の自動車數と比較すれば、比島、マライの約五分の二、佛印の三分の二、ビルマとほぼ同じ、泰より約八千臺多い。——一説にビルマの自動車數は援將用の米國軍が急増し、大東亞戰爭直前には三萬八千臺を算するに至つてゐたとも云ふから、之を眞なりとするとスマトラと相當の開きがある。)

次に、自動車の分布状況を見ると、第二表の如く東海岸州に最も多

い。

(第二表)

地域別スマトラ自動車數

地域	自動車數
ランボン	一、〇三八
パレンバン	三、六〇四
ジャンビー	九六四
東海岸	八、〇一九
ベンクレン	五一六
西海岸	一、七九六
タパヌリ	一、二〇一
アチエ	二、一九一
リオウ	四七七
ベンカ、ピルトン	一、七七三
計	二一、五七九

(註) 一九四一年一月一日現在、オートバイを含み、トレーラー、セミトレーラーを含まず。

次に自動車を用途別にみると、乗用車殊に自家用車が著しく多く、之に反して商用車殊にトラックが甚だ多いのが目立つ。斯様に乗用車特に自家用車の多いのは敢へてスマトラのみの特異現象でなく、ジャワに於ても然り、又比島、マライ、或は佛印に於てもみられた處であつて、白人の支配する地域の共通的な現象であるが、我國の如くトラ

ツク中心、且つその少い乗用車も大半營業用車に依つて占められ、自家用乗用車の著しく尠い保有形態とは全く異つてみた點を注意する必要がある。

(第三表)

スマトラ用途別自動車數

車種	自動車臺數	
	公衆用乗用車	私家用乗用車
公衆用乗用車	二、九四一	
トトラック	二、五二七	
商用車	一、七五四	
バス	三、五二二	
私家用乗用車	一、一三	八、三五三
オートバイ	二、三六九	
總計	二一、五七九	

(註) 一九四一年一月一日現在。

表に見る如く、乗用車は公、私用合して一萬臺を突破せるに對し、トトラックは漸く四千臺を越える程度で乗用車の半數にも足りない。然し、バスは比較的多い。即ち、バスの數は公、私用合して三千六百臺を越え、バスのみの數に於てはジャワを凌いでみた點は注目に値ひする。

(註、ジャワのバス臺數は一、六三九臺)

即ち、スマトラに於ける自動車は、自家用乗用車及びバスを中心に發達せるものと見做す事が出來やう。

斯様に自家用乗用車中心の發達を來したのは、白人の使用に起因した事は、次の所有者別に分けた統計表に依つても窺へる。

(第四表)

スマトラ所有者人種別自動車數

車種	人種別自動車數	
	アジヤ人	法人
公衆用乗用車	二一〇	八〇〇
公衆用トトラック	一三三	一、三六六
私家用トトラック	八一	三三
公衆用バス	一四	一、三三三
私家用バス	三	四
私家用乗用車	三、一三六	一、七七一
オートバイ	七四	九六
總計	四、三三	三、八四二

(註) 一九四一年一月一日現在。アジヤ人とは華僑を意味してゐる。

表に見る如く、自家用乗用車の最大所有者は白人であり、次に原住民、華僑の順である。實數の上からみるとこの三者に餘り開きがない様に思へるが、人口に比較するとその普及率に著しい差がある。即ち、スマトラ全人口約八百萬の 1% にも足りぬ三萬の白人だけで、スマトラの全自家用乗用車の約 40% に近いものを所有し、白人十人に一臺平均に所有してゐる。之に對し、インドネシア人に於ては二千餘人に

一臺の割合で、普及率は比較にならぬ低さである。華僑に於ては其の中間を行き三百餘人に一臺の普及率を示してゐる。

一方、營業用車をみると、白人の所有少く、華僑、インドネシア人の所有數が多い。

要するに、戦前白人は専ら通動、遊覽用に自動車を使用せるに對し、華僑、インドネシア人は商賣上に用ひてゐたと見る事が出来る。

次に、スマトラに於て使用されてゐた自動車の原籍をみると、約八割までは米國車で、歐洲車は二割にすぎなかつた。これはマライ、佛印に於て、英、佛車が多かつたのと趣を異にしてゐる。

尤も、米國車が多いのはスマトラのみでなく、ジャワに於ても然りで、斯様に至つたのは、オランダ本國に自動車製造工業を持たず、外國車に依存せざるを得なかつた處に持つて來て、米國はジャワのタンジョン、プリオクに米國車の組立工場(ゼネラル・モーター系)を設け、月賦販賣を徹底したからである。

然し、米國車と申しても、其の大部分はシボレー、フォードである。乗用車にあつては約四割がシボレー、三割弱がフォード、残る三割強が他の車で、トラック、バスに於ては斷然シボレーが多く、六割強までシボレーに依つて占められ、二割強がフォード、残る二割強が他の車であつた。

車型は熱帯である關係から、幌型が多く箱型乗用車は少く、大體四、五八乗の車が多かつた。

トラックは大牛三ト半以下の所謂輕、中量級のものが多く、バス

も亦二ト半以下のものが多く使はれてゐた。燃料はガソリンが豊富なため、代用燃料は殆ど用ひられてゐなかつたが、ディーゼル車が僅かではあるが使用を見てゐた事は、注目に値ひする。

猶ほスマトラ自動車事情を語るに當つて、見逃がせぬ點は、華僑の勢力である。バス、トラックに依る自動車運輸業に於ける華僑の勢力は白人を凌ぎ有力なものであつた。殊にトラック運輸に於ける華僑の勢力は頗る大きく、又バスも華僑經營が多い。然し、經營規模は概して小さく、平均すると所有車輛は二臺程度である。

更に、之にもまして華僑の進出の著しかつたのは自動車部品販賣部門がある。

大體、スマトラの自動車販賣界は特異的であつて、新車の販賣と部品販賣が別個であつて、新車販賣店では部品を取扱はなかつた。之は歐米人は華僑經營の群小部品商との競争に太刀打が出来ず、部品販賣に關する限り、新車販賣業者(主として白人)は牛を引くの止むなきに至つたもので、従つて華僑部分品商は直接米國より部品を輸入し、部品販賣界を獨占してゐたのである。現地視察者の報告に依ると、スマトラ東海岸州のみで部品商約五十軒、その總ては華僑經營であつたと云ふ。

此の華僑の戦前スマトラ自動車界に示してゐた隱然たる勢力を無視する事は、注意せねばならぬ問題であらう。

偁て、以上戦前の自動車事情を概述したが、大東亞戦争に直面した同地の事情の一端に觸れて置かう。

戦争の勃發に依り、スマトラ自動車界が混亂を蒙つた事は、ビルマ、マライ、比島などと同様其の例に洩れない。

殊にスマトラは、マライ、比島に比して作戦時期が遅れ、敵に破壊の餘裕を與へた形となつた爲め、その被害はマライなどに比し激しかった事は致し方なからう。

即ち、スマトラに於ける蘭印軍は、戦前より自動車の破壊を計畫し、戦火の及ぶに至り之を實施し、我占領後の建設戦を妨害する舉に出たのである。

先づ戦争勃發前に燃料の配給を停止し、民間の自動車の大半を自然休車状態とし、戦火が近づくに及んで破壊命令を出したのである。

破壊命令の内容は、各自動車の所有者に期限付きで氣化器、配電盤、點火栓、誘導線輪及び電線の一部を指定し、取脱した上所轄官廳に提出せしめ、自動車の使用不能ならしめ、危機の近づくに及び、之等の部品を破壊、焼却、或は湖水、河川に投入し、極く一部のみ隠匿したのである。この命令は完成車のみならず、部品商の有する部品に對しても概ね特定部品を買ひ上げ、同一の處置を採り、部品補給を不可能ならしめた。

斯様な悪辣な工作のため、外觀は自動車の形をしてゐるが、動かさず修理するにも部品がなく非常に困つたのである。

今後、恣々開發を進め行くスマトラとして鐵道網が粗であるだけに、自動車の重要性は益々大となり、是が非でも所要數は確保せねばならない。

従來、乗用車のみ多かつたのは、スマトラの弱點であり、今後は當然トラックに中心を置いたものに再編成さるべきであらう。

(附記、本稿に引用せる統計は特に附記せぬ限り、舊蘭印政府編纂「蘭印統計書」一九四一年版の英譯版に據つた。)

