

## 講 演

第 24 卷 第 10 號 昭和 13 年 10 月

中 支 那 土 木 事 業 に 就 て  
鉄 道 に 就 て

(昭和 13 年 7 月 12 日土木学会第 80 回講演會に於て)

會 員 橋 本 敬 之\*

私は兩先輩の後にくつついて、徒に旅を續けて參つたに過ぎないのでありまして、何等纏つたお土産話のございませぬことを慙愧に存じて居ります。唯私の専門である鉄道の部門に付きまして聊か見聞したところを簡單に御披露申しあげて實を塞ぎたいと思ひます。

只今我が中支軍に依つて占領されて居る鉄道路線は其處に掲げました図面に示しました通り大体線路延長は 1300 餘軒に上つて居ると了解して居ります。その一々のことは申上げませぬが、全部が標準軌幅を持つた單線鉄道でありまして、その技術上の要綱は別にそこに表を掲げましたから特に説明を省略いたします。その内後方整備區域に屬する約 1000 km の鉄道は鉄道省より派遣されて軍屬になつて居ります井上部隊に依つて運営され、その内土木学会に縁故の深い工務班は、會員吉岡重慶君を班長として約 1000 名の人々が保存並にその他の工事の施行に當つて居られます。是等の人が或は敵襲に依つて破壊された線路の復舊或は水害に依つて不通となりました箇處の修理作業等に、身命を賭して日夜惡戰若闘されて居りますことは、先刻井上さんのお話のありました通りで、私共は是等の人に會ふ毎に、土木学会を代表いたしまして心より感謝の言葉を呈して參つた次第でございます。

京滬線、即ち上海南京を結ぶ線、それから滬杭甬線の一部、即ち上海と杭州を結ぶ線、この 2 つに付て少し感想を申述べてみたいと思ひます。滿鉄上海出張所の出したパンフレットに依りますと、さつき青山さんからもお話がありました。我が軍に依つて大部分占領されて居ります江蘇、浙江、安徽の 3 省の面積は我が日本内地と略々同様であつて、而も人口は約 500 萬人多い、言ひ換へれば密度が日本よりも高いと云ふことになつてゐます。その内上海、南京、杭州を結ぶこの三角地帯は特に密度が高く、約 1 km<sup>2</sup> 當り 420 人と云ふ勘定になつて居るさうでございますから全体の平均に比べまして約 2 倍に達して居る事になつてゐます。如何にこの江南の地方が豊饒であつて、農産物に恵まれて得るかと思ふことが分るのであります。この肥沃なる土地の中心部を貫いて、而もその一端は東洋第一の開港と稱せられて居る上海に起點を置き而かも一方の線は首都南京に終つて居り、又一方の線は彼の浙江財閥の本據であります杭州、寧波の方に參つて居る、鉄道としては洵に最も有利な條件を具備して居る兩線であります。でありますから必ずや運輸交通に貢獻して居ることが非常に多からう、多分旅客も貨物も寧ろ前は輻輳して居つたであらう、斯う云ふ豫想を以て現地に參つたのであります。而して愈々汽車に乗つて線路を通視觀察致して見ますとこの豫想は大部分裏切られたのであります。と申しますのは第一驛の間隔が非常に長い、7.8 km から 10 數 km を越ゆる區間が多いのであります。さうして驛に於ける線路の配置を見ますと、先づ本線がずつと 1 本通つて、側線は何れかの側で片開きで分岐して居る、是はイギリスの植民地には多く見かける配置であります。左様な配置を取つて居る、それから構内有效長はべら棒に長いものがあるかと云ふと又短いものがある、甚だ不揃ひです、殊に奇異に感じましたのは驛の所在地が何れも都市から離れて居る、城壁の外に置かなけれ

\* 大阪市電氣局高速鉄道建設部長

ばならぬ關係上、大きな街では多少離れることは已むを得ないのでありませう、併しながら城壁のない街でも 1 km. も離れて居るものが多いと云ふ有様である。それから保安設備は甚だ簡易で且つ不用意を極めて居るやうに見たのであります。と申しますのは全線を通じ安全側線と云ふものはございませぬ。信號は遠方信號も出發信號もないのであります。それから内地で見ますと田舎へ行きましても、驛は假に街から離れて居りましても、驛の前は多少人家が密集して一寸した市街を形造つて居る。ところが支那の路線にはそれがないのでありまして、どこの驛の前も非常に閑寂なのです、尤も曩に青山さんもお話のありました通り大体に於て此の地方には殆ど大きな道路が見當らない、之に反してクリークは汽車からでも澤山存在することが分るのであります。茫々たる青田の中を舟の帆があつちこつち靜かに動いて居ると云ふ情景は隨所に見られるのであります、どうも輸送の目的は遠距離直通を主として餘り各驛の旅客、貨物を拾つて行くと云ふ考へで鐵道を敷設して居らぬやうに見えるのであります。それから後になつて海軍の水上新機で上海、南京間を再び往復して上から大觀したのであります、實にクリークが異常に發達して居つて、まるで碁盤の目のやうに規則正しく縦横に通つて居る。さうして前に汽車から見た時には左程人家がないやうに見えたのが之を上から見ますと云ふと成程江南地方は日本より密度が高いと云ふことがはつきり分るのであります。三々五々部落が森に圍まれて殆ど同じ距離に散在してゐる、さうして散在の様子が漸してクリークに沿つて居るのであります、察しますると支那の此の地方では日本の百姓が自転車を持つてゐるやうに小さな民船を各戸が備へて交通をして居るのではないかと想像されるのであります。道路も最近多少は出來て居るやうであります、上から見ますと道路に沿つて餘り人家がないのでありまして、是は道路が漸しく出來たと云ふことを物語つて居るのではないかと思ふのであります。

斯様な豫期に反した狀景を拜見して上海に歸つて參りました、さうして色々人に聞き書いたものも見てみますと、京滬鐵道の收支關係は 1 日 1 km が 112 円の收入を擧げて居るのでありまして、この調査は一昨年の調べであります、大体日本の鹿兒島本線よりは少ないのであります。それから滬杭甬線は 1 日 1 km の收入が 82 円ばかりになつて居りまして此の方は我國の總武線と稍、匹敵をして居ります。でありますから收入は必ずしも少ないとは言へないのであります。併しながら收支關係として見ますと、京滬鐵道は營業費は 73% 費して居るのでありまして、滬杭甬線の方は 80% に達して居ります。なかなかお金を使つて居るのであります。さうしてその純益はどうなつてゐるかと申しますと兩線とも中英公司と云ふシンジケートから借款を致して居るのであります、若干の利子を拂ひますと云ふと京滬線の方はたしか 30 萬円位しか金が残らない、滬杭甬線に至つては利子を拂ふと 13 萬円ばかり赤字が出るのださうです、更に收入の内譯、旅客貨物の配分を見てみますと、貨物收入は旅客收入の 1/3 位しかない、是は大陸鐵道としては一寸原則に外れて居る比率であります、詰りあまり貨物運輸に對しては寄與して居らぬと云ふことが立證されるのであります。之を私上海に於て色々な人に聞いて見ました、或る人曰くそれは分りきつたことぢやないか、上海の最も大なる背後地は 1900 哩に亙る長江の河筋である、それはみな汽船に依つて上海に集散する貨物のみである、鐵道は長江に向つて直角に敷けばよいのである。又直接の背後地であるこの上海、南京、杭州の三角帯は數千年の昔からクリークが縦横に出來て居る、其の外に人工的の運河と云ふものも立派に存在して居る、であるから貨物は民船に依つて上海に集散せしむればよいので、其の結果鐵道には餘り集まらないのである、斯う云ふ話でありました、成程それに違ひはないのであります。又別の人に伺つて見ますとその人の言ふには、大体上海と云ふ所は鐵道の臨港設備が殆ど存在してゐない、是はさつき青山さんからもお話がありました、上海の碼頭は各國各會社の占有になつて居るのでありまして、之を賣いて臨港線をつけると云ふことは甚だ困難な形勢にある、そんな理由から現在では僅かに蘇州河の岸に簡單なる臨港

設備があるのみであつて今一つ吳淞に近い所に臨港設備が出来て居るが是は近年出来たもので實は餘り能率を發揮するに至つて居らぬ、即ち鐵道輸送による時は直接水取りがしにくくなつてゐるのである。尙ほ其の他概括的にいつて小運送が甚だ不備不信不安の状態に置かれて居ると云ふ事が鐵道による貨物運輸を不振ならしめてゐる一大原因であつて例へば驛に向つて假に立派な道路が出来上つてゐる都市がありとしても民船の所有者等は暗黙の間に陸運の妨害をすると云ふ事をきいてゐる、それから又餘り陸上を引摺つて歩いて居ると、よく不時の税金をかけられると云ふ話もある、斯様な原因で汽車が假に安くとも小運送の方で非常に高くつくから、汽車の方に集りにくい。第 2 の人の話は大体斯様の次第であります。見方は如何様にもなりませうが兎も角も是が昨日までの上海を中心とした鐵道線路の實情なのであります。

併しながら今後我國が中支に於て國策を實行せんとする場合には、どうしても上海を足溜りとして輿地に勢力を伸ばして行かなければならぬ事は申す迄もありません。假に上海の背後を 2 つに分けて第 1 の背後地を江南の三角地帯と致し第 2 の背後地を長江流域と致しまして、その以外にヒンターランドはないかと申しますとさうではないのであります。現に南京と向側の浦口との間には國民政府により民國 22 年に立派なトレインフェリーの設備が完成されてゐます、之によると 1 艘の船に 27 輛の 40 t 貨車を積載をして、短時間に向ふからこちらに渡せるやうになつて居ります、このフェリーボートはまだ 1 艘しか出来て居りませぬがそれを今回蒋介石軍が自爆したのか隠したのか未だに行方が分らぬさうであります。兎も角もさう云ふやうな設備に依つて、津浦線に依つて石炭その他の大量貨物は、近年この京滬線に流れて上海に集つて來て居るのであります。

更にこの南京から蕪湖を通つて寧國に至る江南線、只今は南寧線と名前を変へて居りますが、この南寧線からずつと南、貴溪と云ふ所にもう既に線が出来ると云ふ話であります。それから滬杭甬線の杭州の南にある錢塘江には、事變の直前、即ち昨年に 1400 m に達する立派な鐵道兼道路の橋が完成致しまして、私共が参りました時には無慘にも之を破壊して敵が逃げて居つたのであります、ペンキもまだ半分位しか塗つてないと云ふ状態であります。之に依れば向側の線を通じ寧波までは行けるのであります。又一方向側から分歧を致しまして浙甯線と云ふ線が貴溪を通過して南昌迄延びてゐると云ふ話であります。是等の線は國民政府の鐵道 5 箇年計畫の一部でありまして、その計畫は昨年に向ふ 5 箇年間に全支に亙つて 9000 km の鐵道を大部分借款を財源と致しまして完成をすると云ふ案でありました。もう既に昨年から其の一部は着々實行に掛つて居つたのださうであります。さう致しますと前申しました上海の背後地は第 1、第 2 以上に更に尨大なる背後地が漸次開けて行くことと云ふことは遠い將來ではないのであります。でありますから苟も我國が中支に大陸政策を實行せんとする時上海の港灣、都市計畫と並行して、この鐵道計畫と云ふものを慎重に検討する必要があると思ふのであります、その方法と致しましては只今兩線とも橋梁の設計荷重が區々になつて居りまして、京滬線は E の 20 から 50 迄変化し其の内吳淞線の如きは 21 しかない、滬杭甬線でも 18 から 50 に至ると云ふ非常に不統制なものであります。又單線でありますから、是も將來複線にしなければならぬ時期が來るでありませう、併しながら是等は必要に応じ漸を追うて改良して行けばよいのであります、差し當りの問題としては上海に於けるこのターミナルの施設が急を要するのであります。只今は旅客ステーションの終端であります北ステーションは跡形もなく破壊されて居ります。又滬杭甬線の終端であります南市の停車場も同様であります。この終端は將來新上海を建設致します場合には、當然他に移転しなければならぬ運命に置かれて居るものと思ひます。それには新都市計畫が確定を致しますならば、その近所の適當の場所に中央ステーションを持つて來て、この兩線を都合のよい様に絞つて連結をすると云ふことが必要であらうかと思ひます。又新上海港の位置は何れに決まるか私共は存じませぬ。併しながら是も決まりまし

たならばそこに兩線から臨港線を作つて、海陸連絡を完全にしなければならぬと思ふのであります。是等の施設には勿論多額の金が掛りますでございませうが、斯くすれば必ず奥の方から鉄道に依らざるを得ない貨物が輻輳して參ると思ふのであります、従つて増收を得ることは明かなことでありまして、その建設の財源は自給自足に依つて十分賄ひ得るのではないかと思ふのであります。

先づ私が感じた點はそれ位でございませうが長時間甚だ蕪雜なことを申上げて相済みませぬ、之を以て御報告に代へる次第であります。(拍手)