

畫は三千萬バートを以て三千八十六杆の道路を建設せんとするもので、一九三八年一月現在に於て既に千三十二杆の建設を終り、一九四一年三月迄に所期の計畫を遂行すべく進捗を圖つてゐる。

### 三、河川交通及海運

タイ國の河川交通は、メーナム・チャオ・プライヤー即ち所謂メーナム河に依つて代表せらる。メーナム河の流域は北部及中部の全域に亙り、その國內交通に及ぼしたる利便は極めて大で、生産物の約八〇%は實にこの水路に依つて運ばるゝと云はれ、近年迄タイ國國民はこれ以外に交通路のあるを知らなかつたと云ふも過言ではな

し。メーナム河の上流たるメー・ヨム及メー・ナーンは吃水比較的大なる艀船が航行し、パークナムポーの上流百九十杆迄は汽船が溯航し得る。及メーナム・パーサク（延長三百二十杆）の下流四十杆は、小型汽船の航行に適してゐる。

佛印との國境を流るゝメイコン河の支流メー・ムーンはタイ國第二の大河であるが、乾雨兩季の影響を受くること多く、交通上大なる貢獻をしてゐない。

右二大河流の外、擧ぐべきは運河であらう。運河は中部に於て最も發達し、メーナム河、メー・クローン、パインパコンの三河は併行せる數多の運河に依つて連絡され、一大水路網を構成し、重要なる交通路としての役割を持つてゐるのである。

タイ國の河川交通がメーナム河に依つて代表さるゝが如く、タイ國の海運はメーナム河口に在るバンコック港に依つて代表されてゐる。バンコック港はタイ國唯一の開港場であると同時に最大なるもので、他の港は殆ど問題とするに足りない。

バンコック港は、メーナム河の上流三十五杆に位置する河港で、河幅六百乃至八百呎、水深十八呎乃至二十呎であるが、河口の門洲の水深は、雨季に於て最大十五呎、乾季に於て最小三呎である爲、港内には三千噸級の海洋船の碇泊を許すにも拘らず、二千噸以上の船舶は河口二十五哩のコー・シー・チャンに於て荷役を行ふを要する。従つてこの門洲の改修浚渫に關しては、屢々論議せられてゐるが、異論ありて實行の期に至つてゐない。

一九三五―六年に於けるバンコック港入港船舶は、千二十九隻、百三十六萬五千七百六十六噸で、之を國別に見るときは、

英	國	二二二	三三七、六七五	デンマーク	五三	一二九、二六一
ノールウェー		四六九	四三四、八七八	タイ	一三〇	七三、八五二
日	本	七五	二一〇、七三九			

となり、ノールウェー船が首位を占め、英國船が之に次いでゐるが、今後この形勢は根本的に變化するであらう。

一九三九年六月現在タイ國の有する汽船は十四隻、九千八百八十六噸に過ぎず、船舶會社としてはシヤム汽船會社を唯一のものとし、航路は沿岸に限られてゐるが、一九四〇年六月資本一千萬バートの國策海運會社が創立せられた。



### 四、航空

一九二〇年陸軍飛行機に依つて最初の郵便空輸が開始せられ、爾來タイ國の航空郵便は陸軍當局が之を行つてゐたのであるが、一九三一年八月に至り、半官半民の形式を以て「タイ航空運輸會社」組織せられ、一般航空事業は擧げて該社に移管された。

該社は初め資本六十萬バートであつたが、後二百五十萬バートに増資され、一般航空事業に關して經濟省民間航空部の、航空法に依る取締に關しては國防省の監督を受けてゐる。

該社使用機はヅ・ハヴィランド百二十馬力三臺で、經營航空路は左の通りである。

一、コラートーロイエットーマハーサラカムーコーンケーターウドン 四〇〇籽、毎週二往復

二、ウドンーナコンパノム 二三〇籽、毎週二往復

三、ウドンーノーンカイ 五〇籽、毎週一往復

尙最近チェンマイーメー・サリエングーメー・ボンソーン間及ドン・ムアンーブーケット間に新に航空路が開かれた筈である。

右定期航空路の發着地以外に、半島にリンクラー、チユムポーン、フアピン、バンコックの北西方にサラブリ、ナコーン、サワン、ピサヌロークの西方にターク、メリート等の不時着陸場が設けられてゐる。

最近に於ける飛行成績は左の如くで、飛行回数乃至は飛行距離に比しては、左まで不良とは言へない。

	一九三四―五年	一九三五―六年	一九三六―七年	一九三七―八年
輸送郵便物(磅)	二五、五〇二	二六、八二二	二七、四〇八	二七、一八五
輸送小荷物	六、〇二一	五、六八七	四、〇〇二	四、〇七二
飛行哩數	七一、六六五	七八、二八一	七九、三八四	七八、〇四一
輸送旅客數	二〇	一一	二八	六三

タイ國の國內航空の現勢は、大體に於て以上の如くであるが、國際航空上タイ國の占むる地位はより重要である。即ちバンコックのドン・ムアン飛行場は、歐亞連絡航空路の經由地に當り、今次大戰勃發前に於て英國のイムピリアル・エアウエズの英濠航空路、佛國のエール・フランスのパリーハノイ航空路、和蘭のK・L・Mのアムステルダムーバタヴィア航空路は、何れも該空港を經由してゐたのである。尙昭和十四年十一月日本とタイ國との間には航空協定成立し、東京ー臺北ーハノイーウドンーバンコック間に新に航空路が開かれたことは、世人の記憶尙新なる所であらう。



# 六、マレー

マレーの概念(面積、人口及住民、地勢及氣候、政治、財政、對外貿易、産業) マレーの交通機關(鐵道、道路、河川交通及海運、航空)

## マレーの概念

### 一、面積、人口及住民

從來英領マレーと稱したのは、マレー半島の南部、スマトラの南方にあるココス諸島(又はキーリン諸島)、クリスマス島、北ボルネオ、ラブアン島、保護領ブルネイ及サラワクであるが、一般には右諸領よりボルネオ及サラワクを除いたものを謂ふ。その面積左の如し。

一、海峽植民地	一、三五六 <sup>方哩</sup>	ウエルズリイ	二八〇 <sup>方哩</sup>
シンガポール植民地	二八六	マラッカ	六四〇
シンガポール島	二二〇	ラブアン島	四〇
クリスマス島	六二	二、マレー聯邦	二七、五四〇
ココス島	四	ペラ州(デインデンスを含む)	七、九八〇
ピナン植民地	一、〇七〇	スランゴール州	三、一六〇
ピナン島	一一〇	ネグリ・スムビラン州	二、五八〇

バハン州	一三、八二〇	ケランタン	五、七五〇
三、マレー非聯邦	二四、三〇〇	トレンガヌ	五、〇五〇
ジョホール	七、三三〇	ブルネイ	二、二二〇
ケダ	三、六四〇	總計	五三、一九六
パリス	三一〇		

所謂英領マレーの主要部分をなすものは、マレー半島の北緯六度五十五分より一度十六分に互る地域で、東は南支那海を隔て、ボルネオ島に對し、西南はマラッカ海峽を挾んでスマトラの北部に對峙し、北はタイ國と接壤してゐる。

東西の最大幅二百哩、北端より東南端に至る最大長さ四百六十五哩、面積約五萬八百七十方哩、わが九州、四國及北海道を合した面積と略同じ。

一九三八年十二月末の推定人口は左の如くである。

マレー人	歐洲人	歐亞混血人	支那人	印度人	其他	計
海峽植民地	三〇三、四三二	一七、八二六	一三、七六三	八六、九四〇	一四、六三六	一、三五七、八五四
マレー聯邦	六六七、四九五	八、六四四	四、九七〇	九三、七〇二	一七、〇五五	三、一〇三、七三九
マレー非聯邦	一、二九九、九五一	一、七七一	五七六	四三、六〇三	三〇、〇四五	一、八七、二六三
總計	二、二〇〇、八六七	二六、二二二	一八、三三〇	二、二三〇、二四四	七三、五五五	五、二七、八六六

舊英領マレーに於ける住民は人種學上極めて複雑錯綜してゐるが、原住民族と稱すべきはネグリト、サカイ、ジャクンの三種族である。現在ネグリト族はペラ北部、ケダ、ケランタンの一部及バハンの西北部に分布し、



サカイ族は主としてケランタンとパハンの州境ペラ高原に居住し、ジャクン族は半島南部特にジ・ホルに多いが、之等種族は何れも文化の程度低く所謂蕃族に近い。

最初本領に移住し來つた民族は所謂マレー人で、一二五〇年頃渡來したと謂はれてゐるが、その原住地に關しては定説がない。外來人種中現在最も多數を占めてゐるのは支那人で、主として福建、廣東、海南島及その他南支方面より移住せるものである。支那人に次いで多いのは印度人及歐西混血人で、日本人は一九三九年末現在に於て五千百十二人、うち三千四十八人はシンガポールに在留してゐる。

## 二、地勢及氣候

有史前マレー半島はスマトラ、ジャヴァ、ボルネオ等の諸島と接續し所謂スンダ・ランドといふ廣大なる陸地を形成してゐたのが、部分的に沈下して現在の如き地形をなすに至つたのであると謂はれてゐる。

マレー半島の山脈は、その殆ど總てが半島の地軸と併行して走つてゐない。英領の中央西部より南へ走るものを中央山脈と稱し、東にプノム、タハンの兩山脈、西北にタイ領より南下し來れるナコン山脈、タイ國パタニーを起點とするピンタン及クレダシ山脈があるが高山少く、マレー半島に於ける最高峰たるタハン山脈のタハン山も標高二千八百八十五米に過ぎない。山岳の特徴は石灰岩山の多いことで、著名なのはパリスのジェルネー山及チューピン山、ケダーのケリアン山、ペラのポンドク山及ナシ・シ・ヘバト山、パハンのシンヤム山等である。

河川は陸地面積狭く且つ山形分立の状態にある關係上大なるものなく僅にペラ、パハン及ケランタンの三流を

擧げ得るに過ぎない。ペラ河はタイ國境附近に源を發し、ペラ州を縦走してマラッカ海峽に注ぐ、延長二百七十浬。パハン河はマレー半島に於ける最大の河流で、キャメロン高地に發源し、幾多の支流を合せ、パハン州を南北に分つて東流し支那海に出づ。延長三百二十浬である。ケランタン河は上流をガラス河と稱し、ネンギリ、ベルブウ、ルビンの三支流を併せ、ケランタン州を南より北に流れ、タムパット附近に於て支那海に流出する。

次に氣候であるが、氣象學上マレーは印度地方に屬するのである。即ち一年を北東季節風（十一月より三月迄）、南西季節風（五月より九月迄）の二季に分つことができるが、降雨の關係に於ては印度地方とは反對で、北東季節風は濕氣を齎らし、南西季節風は乾燥を與へる。

氣温は全領殆ど赤道直下に位置してゐるにも拘らず海洋に接してゐる爲、暑氣はさまざま酷烈ではなく、シンガポールでは年平均七十九度五分、最暑月たる五月は最高八十七度八分、最涼月たる一月は最低七十三度三分、その差は非常に少い。又キャメロン高地のロードーテンドロン・ヒル（標高一千五百六十米）では年平均六十二度九分、最涼月たる一月は五十八度八分、最暑月たる五月は七十二度三分である。

雨量は熱帶多雨性に屬する爲相當多いが、概して半島の東部地方に多く西部地方は少く、中央山脈に接近するに従ひ増加する。即ちシンガポールでは年平均二千五百十一耗、キャメロン高地で三千八十六耗である。

## 三、政治

一六〇〇年代の初め、東印度會社はスマトラ及ジャヴァに商業上の根據地を設け、南洋一帯に勢力を扶植せんと



し、ポルトガル、和蘭等と相争つたが、之等三者の勢力圏は漸次定り、英國は印度に於て優勢を保持すると同時にマレー諸島に於ける足場を失つた。依つて同國は新なる根據地をマレー半島に求め、一七八六年ケダラのサルタンよりピナン島の割讓をうけた。次いで一七九五年マラッカを占領し、一八一八年のウイナ條約に依り一時之を和蘭に返還したが、一八二四年新に條約を結び該地に於ける英國の主權を確立した。

一方一八一九年サー・スタンフォード・ラッフルスはジ・ホールのサルタンよりシンガポールの永代租借權を獲得し和蘭と紛争を惹起したが、一八二四年に至りジ・ホールのサルタン及シンガポールの酋長より正式に該地を讓受けた。

爾來マレー半島に於ける英國の勢力は急激に擴大し、一八二六年にはペラよりパンコル島及スンプラン島を、一八四六年ブルネイのサルタンよりラブアン島を、夫々割讓せられ、一八七三年ペラを、一八七四年スランゴールを、一八八五年ジ・ホールを、相次いで保護下に置き、一八八六年にはココス諸島を領有した。

一八八七年ネグリ・スンプランと稱する一聯邦形成せられ英國人知事の管理を仰ぐに至り、一八八八年パハンも亦英國の保護下に入り、一八八九年クリスマス島を領有した。一八九五年ペラ、スランゴール、ネグリ・スンプラン、パハンの四州は聯盟條約に依りマレー聯邦を形成し、翌九六年海峽植民地總督右聯邦の高等代理員となり、一九〇九年バンコック條約に基きケランタン、トレンガヌ、ケダラ、パリスの諸州は英國の保護下に歸した。

最近迄マレーは行政上海峽植民地 (Straits Settlement) マレー聯邦州 (Federated Malay States) 及所謂マレー非聯邦州 (Unfederated Malay States) の三政治區劃に分けられてゐた。

海峽植民地は、シンガポール、マラッカ、ピナン、ラブアンの四植民地より成り、ココス諸島、クリスマス諸島はシンガポール植民地内に含まれ、ウェルスリイ、ディンディンダスはピナン行政區の一部となつてゐる。この海峽植民地は英本國政府植民大臣の訓令に依り英國皇帝勅任の總督兼司令長官 (Governor & Commander in-Chief) に依つて統治されてゐた。

總督は司法及行政權を有し、植民地總監 (Colonial Secretary) の輔佐をうけて政務を執行し、その諮問機關として參議會及立法議會とが設けられてゐた。

參議會は駐屯軍司令官、植民地總督、ピナン及マラッカ兩駐節參事官、檢事長、財務官等の當然議員、並に總督に依つて任命せらるゝ官吏議員二名、非官吏議員三名を以て構成せられ、總督は勅許狀に依つて附與せられたる權限の行使に當つて本參議會に諮問の形式をとるが、その勸告に對し絕對的に服従するを要しない。

立法議會は總督自ら議長に當り、軍司令官、十二名の官吏、十三名の非官吏 (十一名は指名、二名はシンガポール及ピナン商業會議所より選出) を以てする議員に依つて構成さる。立法議會を通過せる法律案は總督の同意を経て效力を發生するが、英國皇帝は之に對し否認權を有する。

海峽植民地の中央行政機關即ち政廳は之をシンガポールに設け、植民地全體の行政を掌る外シンガポール植民地の行政をも直接行つてゐる。ピナン及マラッカには理事廳を設け知事を置く。

マレー聯邦州はペラ、セラシゴル、ネグリ・セムピラン、パハンの四土侯國より成り最高行政官は高等代理員 (High Commissioner) で、海峽植民地總督が之を兼務してゐる。高等代理員の下に聯邦書記官 (Federal Secret-



あり、聯邦行政の實權を掌握してゐる。聯邦各州には英國駐節官 (British Resident) が駐在し、サルタンを輔けて行政を執行してゐる。

聯邦共通の事項又は一州以上の關係する事項は、聯邦會議に於て處理する。該會議は高等代理員を議長とし、聯邦書記官、四名の駐節官、法律顧問、財政顧問、衛生保健行政顧問、勞働監査官、マレー全鐵道總務理事、教育總督、通商關稅委員、華僑關係事務長官、その他一名の官吏、英國皇帝勅許の下に高等代理員の任命せる十二名の議員に依つて構成される。聯邦各州を通じ施行せらるゝ法律は本會議の審議を要し、豫算案はその協賛を要する。

聯邦各州は各サルタンに依つて統治されてゐるが、條約に基き宗教及慣習を除く一切の事項に就いては英國駐節官の指導を受くるを要する。各州には行政、立法、司法の最高機關として國務會議が設けられてゐる。該會議はサルタン、英國駐節官、同祕書官、各マレー人酋長、各種代表等に依つて構成せられてゐた。

所謂マレー非聯邦州とはマレー聯邦州に屬せざる五土侯國即ちジョホール、ケダ、パリス、ケランタン、トレンガヌに對する總稱で、之等諸國間には何等政治上の關聯なく、行政上正式にかく稱するのではない。

之等五土侯國は海峽植民地總督の統轄下に在りて各サルタン又はラジャに依つて統治されてゐるのであるが、實權は英國人顧問 (General Adviser) の掌握する所である。即ちジョホールと英國の保護關係は一八八五年十二月の條約に依つて定められ、一九一四年五月之を更新し、サルタンは英人顧問の進言に依つて國政を處理すべきものと規約されてゐる。同國にはサルタンの諮問機關として行政會議及立法會議が設置せられてゐる。他の四國

は一九〇九年三月の英國タイ國條約に依りタイ國の版圖より離脱して英國の保護下に加つたもので、政治は之亦英人顧問及國務會議に依つて行はれてゐる。

#### 四、財政

一八六七年海峽植民地が印度總督の所管より植民省に移管されてより以來、その財政的發展は大體に於て順調で、一九〇〇年度の歳出額に對し、一九二九年度に於けるそれは實に八倍以上に達したが、恐慌に依り漸次縮少の已むなきに至り、一九三〇年度に於ては約半減され、一九三一年度に於ては遂に赤字を出した。その後稍均衡を得たが、最近五箇年間に於ては左に示すが如く、未だ尙調整の餘地を残してゐる状態にある。

年 度	歳 入	歳 出	年 度	歳 入	歳 出
一九三五年	四、〇八、〇四四	四、〇五、八七四	一九三八年	八、一六、四四八	四、七四八、一一三
一九三六年	四、〇九、七八六	三、八九六、五四〇	一九三九年	四、六三、一〇四	五、二九三、九六四
一九三七年	四、三三、七三二	四、九〇四、四八九	一九四〇年	四、三三、四八二	五、二七三、三六七

海峽植民地の歳入財源の主要なるものは、免許料、消費稅及その他の國內收入 (一九三八年度に於て二百八十八萬九千九百九十六磅)、郵便電信收入 (二十九萬九千六百二十九磅)、法廷及官廳の手續料 (二十二萬八百九十磅)、官有財産收入 (二十一萬四千九百九十四磅)、利子收入 (六十萬三千四百五十九磅)、雜收入 (三百九十九萬三千二百七十七磅) 等である。歳出の主なるものは、軍事費 (七十萬八千六百七十七磅)、警務費 (三十六萬八百九十二磅)、病院及治療費 (三十二萬四千七百五十三磅)、教育費 (二十九萬三千三百七十八磅)、電信電話費 (二十二萬六千四百



三十七磅)、公共事業費(七十二萬四千二百三十六磅)、恩給及年金(二十九萬八千七百八十九磅)等である。

マレー聯邦の九三八年度に於ける歳入は七百三十五萬六千九百九十七磅、歳出一千一百八十五萬一千四百七十四磅で、歳入のうち關稅は二百八十一萬二千二百十九磅に達し總額の約三分の一を占む。その他の財源としては消費稅(八十一萬五千五百四十一磅)、土地及鑛山收入(六十六萬六千二百六十磅)、法廷手数料(五十四萬八千五百六磅)、免許料及其他國內稅(五十二萬一千九百八十三磅)、郵便電信電話收入(四十萬一千七百七十五磅)、電燈電力收入(三十九萬二千七百六十九磅)、市政收入(三十二萬二千五百三磅)、利子收入(二十九萬九千六百十九磅)等を擧げ得る。歳出は雜支出(三百十萬四千六十八磅)、公共事業費(一百五十二萬八千二百三十二磅)、電氣事業費(一千二萬二千六百六十九磅)、郵便電話電信事業費(九十六萬七千九百五十一磅)を主なるものとする。

マレー非聯邦州の一九三八年度に於ける歳入歳出は、

州名	歳入	歳出
ジョホール	二、〇九〇、九〇〇	二、一九九、五七〇
ケダ	七五八、三三七	七九五、二六六
パリス	七四七、七五六	七〇〇、一九〇
ケランタン	三六五、六三七	三五〇、一二二
トレンガヌ	二、四二七、〇〇四	二、三六〇、四四七

で、之が構成を州別に略述すれば左の如くである。

ジョホールの歳入の主なる源泉は、關稅收入(六十三萬六千三十磅)、免許料(四十二萬四千三百二十九磅)、土地收入(四十二萬六千四百一磅)等で、ケダのそれは關稅收入(二十八萬四千三百五十八磅)、土地收入(十萬五千五百四十磅)、阿片專賣收入(九萬五千六十五磅)等である。又、パリスの歳入は總額の過半を關稅(四十一

萬五千五百八十二弗)より得てをり、ケランタンの歳入は關稅、消費稅及海上收入(二十萬九千四百二十一磅)、土地收入(六萬一千九百九十三磅)、市政收入(一萬九千一百二十九磅)等より成り、トレンガヌの歳入の内容も亦略同様である。

海峽植民地の幣制は金爲替本位で、單位は弗(Dollar)である。法定比價は一九〇六年の貨幣法の定むる所に依り六十弗に對し七磅、即ち一弗に付二志四片替である。現行通貨は一九二三年の貨幣法に基くもので一弗、五、十、二十、十、五仙銀貨、五仙白銅、一、二分の一、四分の一仙銅貨等があり、外に一萬、一千、百、五十、十、五、一弗の紙幣があるが、五十弗以上のものは銀行間の決済に使用せらるゝに過ぎない。

マレー聯邦州及非聯邦の通貨も亦、海峽植民地のそれと同一である。

### 五、外國貿易

マレーの貿易は、海峽植民地のシンガポール、ピナン、マラッカ及マレー聯邦のスランゴール州のポート・スウェッテンナムを通じて行はれるのであるが、之等諸港は何れも仲繼貿易港である關係上、外國貿易數量の通過貿易のそれとを的確に分つことは殆ど不可能に屬する。

マレー全體として之を見るに、一九二六年には二十三億二千三百萬弗といふ最高記録を出したが、一九三二年には恐慌の影響を受けて七億四千六百萬弗に激減した。その後景氣の恢復に伴ひ貿易額も漸増し、最近五箇年間は左表の如き状態で、往年の繁榮に比すべくもないが年々出超を示してゐる。



年 度	總 額	輸 出	輸 入	出 超
一九三五年	一、〇五七、四五一	五八一、九六三	四七五、四八八	一〇六、四七五
一九三六年	一、一三〇、七八六	六二七、七六二	五〇三、〇二四	一二四、七三八
一九三七年	一、六〇三、五三〇	九〇五、一〇五	六九八、四二五	二〇六、六八〇
一九三八年	一、一四〇、九六四	五八一、五五四	五五九、四一〇	二、一四四
一九三九年	一、三七八、三三六	七五〇、一九四	六二八、一四二	一二二、〇五二

貿易の方向は左表の示すが如くで、輸出に於ては米國向が最も多く總額の四二・九%を占め、次いで英國の一〇・八%、日本の八・五%等である。輸入に於ては蘭印が三〇・九%で首位に在り、タイの一六・八%、英國の一四・四%之に亞ぎ、日本は僅に一・九%に過ぎない。

左にマレー全體の國別貿易額を示す。單位は千弗である。

輸 出		輸 入	
米 國	一九三九年 三二一、九八五	一九三九年 一九四、二四五	一九三八年 一五三、二二九
英 國	一九三八年 八一、一四六	一九三九年 一〇五、五二八	一九三八年 八七、八八一
日 本	一九三九年 六四、二五七	一九三九年 九〇、八九七	一九三八年 一〇二、三三二
佛 國	一九三九年 四二、五三五	一九三九年 三五、三三三	一九三八年 二四、一二五
蘭 印	一九三九年 四〇、五一一	一九三九年 二五、九〇六	一九三八年 二二、九二〇
印 度	一九三九年 二六、四四二	一九三九年 一八、三〇六	一九三八年 一七、一二五
支 那	一九三九年 二〇、八三四	一九三九年 一八、一八一	一九三八年 一六、二五九
薩 摩	一九三九年 一四、四一〇	一九三九年 一七、四八六	一九三八年 一三、〇八四
タ イ	一九三九年 一〇、八七六	一九三九年 一二、四八〇	一九三八年 一二、四二六
サ ラ ッ ク	一九三九年 七五〇、一九四	一九三九年 六二八、一四二	一九三八年 五五九、四一八
其 他 合 計			

輸出の大宗はゴムと錫で、一九三九年度に於てゴムは輸出總額の五〇・七%、錫は二二・一%を占め、蘭印よりの仲繼貿易品たる鑛油、その他コプラ、米等が之に次ぐ。

ゴムの輸出先は左に示す通りで、輸出總額三億五千六百萬弗のうち一億九千六百萬弗、約五五%が米國に仕向けられてゐた。

ゴムの國別輸出先 (單位千弗)

年 度	一九三九年	一九三八年	一九三九年	一九三八年
米 國	一九六、二〇四	一〇八、八四三	一九三九年 二〇、五七二	一九三八年 一一、五五三
英 國	四三、四五三	四七、七六七	一九三九年 八、二〇九	一九三八年 一三、四八六
佛 國	二九、九六二	三四、六三二	一九三九年 二、四四一	一九三八年 一一、二三六
日 本	二二、六三一	一七、四五二	一九三九年 三五六、四九五	一九三八年 二六八、九六四
其 他 合 計				

錫の主要輸出先も亦米國で、總額一億五千八百萬弗のうち一億九百萬弗、約六九%を占む。

錫の國別輸出先 (單位千弗)

年 度	一九三九年	一九三八年	一九三九年	一九三八年
米 國	一〇九、五五六	五二、五九九	一九三九年 二、三六四	一九三八年 三、八六六
佛 國	一〇、六三七	六、二二七	一九三九年 一五八、三二〇	一九三八年 九六、三三九
日 本	六、五八五	四、一七九		
伊 太 利				
其 他 合 計				

輸入品の主なるものはゴム及鑛油で、之に次いで錫鑛、米、綿製品、鐵鑛及同製品、機械類、煙草等であるが、ゴム、鑛油、錫は何れも再輸出されるもので、マレーの仲繼貿易としての地位を明瞭に物語つてゐる。



ゴムの輸入額は一九三九年度に於て一億一千四百萬弗で輸入總額の一八%を占め、蘭印より輸入するもの約二分の一、その他タイ、サラワク、佛印、ビルマ等を主なる仕出國とする。鑛油は輸入總額の一四%を占め九千萬弗に達するが、大部分は蘭印より輸入されてゐる。錫鑛は輸入總額の九%、五千六百萬弗、主要仕出國はタイ、佛印、ビルマ等である。その他米の輸入額が五千四百萬弗に達してゐるのは、主要食料の對外依存を示すものとして看過すべきではなからう。

### 六、産 業

マレーの産業に於て支配的地位を占むるものはゴム、錫及コブラで、マレーの經濟は之に依存し、政廳當局も亦之等三産業の發達に努力し來つたのである。所謂R・T・C政策の名のある所以茲に存する。

ゴムがマレーに移植せられたのは一八七七年で、英國キー植物園より僅か二十二本のブラジル産の苗木がシラポールに送られ、そのうちの七本がペラ州に植付けられたのが、マレーに於けるゴム栽培の濫觴であると謂はれてゐるが、本格的に始められたのは一八九五年頃である。爾來恵まれたる環境と當局の努力とに依り、本産業は急速なる發達を遂げ、世界第一のゴム産出國たるの地位をかちえた。

ゴムの耕地はマレーの殆ど全土に亘り、一九三八年末に於ける植付面積は約三百二十八萬エーカーである。左に最近五箇年間に於ける植付面積を擧げよう。

年次	海峽植民地		聯邦州		非聯邦		合計
	農園數	面積	農園數	面積	農園數	面積	
一九三五年	小農園	二〇七、五二六	一、〇四〇、〇〇〇	七六八、〇四〇	二、〇一五、五六六	一、一六五、三八〇	二、〇一五、五六六
一九三六年	小農園	二二五、六八八	一、〇三九、七六〇	四九九、九三二	二、〇一五、三三二	一、二〇七、二七八	二、〇一五、三三二
一九三七年	小農園	二〇五、一〇五	一、〇三六、六五〇	七七三、五七七	二、〇二〇、三七八	一、二〇七、二七八	二、〇二〇、三七八
一九三八年	小農園	二〇七、七九〇	一、〇三三、四二六	七七九、一六六	二、〇二〇、三七八	一、二〇七、二七八	二、〇二〇、三七八
一九三九年	小農園	二〇六、八五八	一、〇三二、四二六	七七八、二六七	二、〇二五、五五一	一、二〇七、二七八	二、〇二五、五五一
一九三九年	小農園	二二八、二六六	一、〇三一、一八三	五五〇、二九一	二、〇二五、五五一	一、二〇七、二七八	二、〇二五、五五一
一九三九年	小農園	一九四、一〇四	九三三、五九一	七二八、六四一	一、八六一、三三六	一、三三五、五三二	一、八六一、三三六
一九三九年	小農園	一三二、五四四	六二二、三八七	五八〇、六〇一	一、三三五、五三二	一、三三五、五三二	一、三三五、五三二

備考 未成熟林を含まず、非聯邦中にはブルネイを含まず。

農園數は、一九三八年末に於て二千四百九十八で、その四〇%が歐洲人の經營、殘餘が支那人、印度人及その他の經營であるが、植付面積から之を見ると、二百二萬五千五百五十一エーカーのうち百五十二萬五千二百九十五エーカーが歐洲人經營のものである。その詳細左の如し。

經營者	海峽植民地		聯邦州		非聯邦		合計
	農園數	面積	農園數	面積	農園數	面積	
歐洲人	八三	一三三、一六五	六六五	八五三、八四二	二四五	五三九、二八九	九九三、一五五、九九五
支那人	一七	六、一〇一	四〇	一、〇七二	四九	一、二六一	一、〇八一、三三六
印度人	三	三、〇三六	二一〇	四、七四〇	一〇九	二、六五五	三、七七一、七四五
其他	六	一、四四六	三	一、三〇三	四	七、〇三二	九、七五二
合計	三二	一四三、七四八	一、一三七、一〇三	一、三三三、四四六	八六九	七、六二七	二、四九三、五二一

ゴムの生産高は、左に示すが如く一九三七年の五十萬噸を最高とし、その後減少してゐる。總生産高の約三分



の二は大農園に依つて生産せられる。

年 度	大 園	小 園	合 計
一九三五年	二四二、八八二	一三五、四九九	三七八、三八一
一九三六年	二二三、一一八	一三一、八八七	三六五、〇〇五
一九三七年	三一四、六五八	一八八、八三六	五〇三、四九四
一九三八年	二四六、二二〇	一一四、六七八	三六〇、八九八
一九三九年	二四四、九一五	一一六、五六九	三六一、四八三

尙、世界に於ける主要ゴム生産高は左の通りである。

年 度	マレー	東 印	セイロン	世界總生産高
一九三五年	四一五・六 <sup>千噸</sup>	二七五・四 <sup>千噸</sup>	五三・七 <sup>千噸</sup>	八六三・〇 <sup>千噸</sup>
一九三六年	三五二・三	三〇一・八	四九・九	八五二・一
一九三七年	四六九・〇	四二六・八	六九・六	一、一三三・〇
一九三八年	三七〇・〇	二九八・七	五一・二	八九〇・〇
一九三九年	三六一・四	三七一・一	六〇・七	—

即ちマレーに於けるゴムの生産高は、最近迄全世界生産高の約四割強を占めてゐた譯である。

コプラはゴムに次ぐ重要産物で、古々椰子の主なる栽培地は、ピナン、ウエルズレー、クリアン、ディンディ  
 ンス、ペラ州のバガン・ダト及ベルナム河の河口からスランゴール州のスペインに至る海岸地方、パハン、ジョホ  
 ール、ケランタン諸州の海岸で、その植付面積は約五十萬エーカーに達する。最近に於ける生産高は、

一九三六年	七六、六八一 <sup>噸</sup>	一九三八年	六八、七五四 <sup>噸</sup>
一九三七年	七五、五九二	一九三九年	三四、四二〇

で、最近領内に於ける搾油業の發達に伴ふ椰子油の増産に比例してコプラの輸出高は漸次減少の趨勢にある。

米は土人の主食物で領内消費の最大なるものである。一九三八―九年に於ける植付面積は七十五萬三千二百四十エーカーで、その九〇%迄は水田であるが、水利の便に乏しく、收穫高は三十四萬一千四百五十五噸、需要總量の三四%に過ぎず、不足量はビルマ及タイ國より輸入してゐる状態である。一九一九年ビルマ米の凶作に苦しめられてより以來、政廳當局は食料品強制栽培令を公布し米の増産を圖つてゐるが、今尙自給の域に達してゐな  
 。

畜産は殆ど見るべきものなく、林業は密林面積が三萬七千七百七十二方哩、全面積の約七二%に達してゐるが、良林に乏しく需要の大部分を輸入に俟つてゐる。

マレーに於ては、魚類が住民の重要な食料であるにも拘らず、漁業は地元漁業の範圍を出でず、漁撈法も極めて幼稚で、遠洋漁業は邦人漁業者の獨占する所である。一九三九年末に於て漁業従事者はマレー人一萬三千四百四十八人、支那人一萬一千一百七十四人、印度人一千六人、日本人七百六十八人、タイ人一百九十二人、ポルトガル人二十六人、合計二萬六千六百十四人で、鮮魚水揚量は一萬二千八百九十噸である。

鑛業中代表的なものは錫で、産量に於て世界の首位を占む。錫鑛はマレー半島の南北長軸に併行せる花崗岩山脈の東西兩側に帶狀をなして點在してゐるのであるが、主要鑛地は聯邦州のペラ、スランゴール、ネグリスマピラン、パハン、非聯邦のケダー、パリス、ケランタン、トレンガス、ジョホール等にあり、海峽植民地のマラッカ、ディンディン及シンガポール島にも少量に産する。最近四年間に於ける生産高左の如し。(單位噸)



年 度	聯邦州		計	非聯邦 含有錫	海峽植民 地含有錫	合 計
	錫 鑛	錫				
一九三五年	四〇、五八九	一九〇	四四、三六六	一、五三三	五一	四五、九五五
一九三六年	六四、三八五	三三四	六四、七一九	二、〇二九	五八	六六、八〇六
一九三七年	七五、〇七六	三一八	七五、三九四	二、〇七六	七二	七七、五四二
一九三八年	四〇、九三九	一四〇	四一、〇七七	二、〇五七	一一三	四三、二四七

マレーに於ける錫鑛業會社は、一九三八年末現在に於て百十四社を數へ、採鑛能力年十萬噸と稱してゐた。之等會社を資本別に見るに、總投資額二千二百三十七萬磅のうち土着資本五〇・八%、英國資本四四・二%、外國資本五・〇%の割合となつてゐる。

錫に次いで重要なのは鐵であるが、その埋藏量は調査不完全の爲明らかでない。主要鑛山はジョホールのスリメダン(推定埋藏量八百萬噸)、エンダウ(二百五十萬噸)、トレンガヌのケママン(二百五十萬噸)、ツングン(四千萬乃至一億噸)、ケランタンのテマンガ(六百七十萬噸)、聯邦州のタンブン(六百五十萬噸)、スンガイ・レモン(不明)、ロンピン(二千萬噸)等である。この地下資源は、歐米とは距離遠く自國內に製鐵業が興つてゐなかつた爲、殆ど顧みられなかつたが、一九二四年頃より邦人企業家の着目する所となり、現に石原産業、日本鑛業、南洋鐵鑛、飯塚鐵鑛等の諸會社に依つて採掘されてゐる。最近に於ける生産高は次の通りである。

一九三六年	一、六五四・六千噸	一九三八年	一、六一五・五千噸
一九三七年	一、六一一・一千噸	一九三九年	一、九四五・二千噸

その他の鑛業としては金、マンガ、タングステン、ボーキサイト等を擧げ得る。生産高左の通り。

年 度	マンガ (千 噸)	タングス テン(噸)	金(噸)	ボーキサイ ト(千 噸)
	一九三六年	八・六	一、一七七	一、一九九
一九三七年	七・七	一、〇七七	一、〇六八	一三八
一九三八年	七・五	一、〇三〇	一、二六〇	五六〇

石炭はスランゴールのバト・アラン炭坑を唯一のものとする。埋藏量約千萬噸と稱せられてゐるが、年産出高は四十萬噸内外である。

工業は鑛業及農業に附隨するもの外は比較的最近の企業に係り、その發達は尙將來に存する。現在最も發達せるは錫精鍊業で、マレーの錫鑛業の特色は、採鑛と精鍊とが劃然と經營を分つてゐることである。

最大なる精鍊會社はシンガポールの海峽商會社(Straits Trading Co.)で、年産能力六萬噸、並にピナンの東方精鍊會社(Eastern Smelting Co.)年産能力三萬噸の二社で、その他支那人經營の萬福興(Ban Hoek Hin Co.)があるが小規模である。

### マレーの交通機關

#### 一、鐵 道

マレーに於ける最初の鐵道は、一八八五年六月に開通したタイピンよりポート・ウエルドに至る約八哩で、ペラ州政府がセイロンより技師を招聘して之を敷設したのである。翌一八八六年スランゴール州政府は、クラン





よりコー・ランボに至る約二十一哩の鐵道を建設し、一九〇一年に至りマレー聯邦州政府は之等鐵道を管理・經營すると同時に新線を建設する爲、總支配人及技師長を置いた。

爾來タイピン及クアラ・ランボを中心とする南北への延長線、ピナンの對岸プライよりブキット・メルタジャムに至る線等が相次いで起工せられ、一九〇六年半島の西海岸を縦斷するプライーゲマス間幹線が開通した。之に先ち、一九〇三年海峡植民地政廳當局に依つてシンガポール・ウッドランツ間の路線が建設せられたのであるが、右幹線の開通に伴ひ、ジョホール州政府と聯邦州政府とは協定して、ゲマスージョホール・パール間の建設に着手し、一九〇九年之を終つた。

茲に西部海岸線は、ジョホール海峡の渡船連絡區間を介しプライよりシンガポールに達したのであるが、一九一二年にはブキット・メルタジャムに於て分岐し北上する路線の建設が開始せられ、一九一五年アロー・スター迄の工を竣り、一九一八年タイ國境パダン・ブサールに達した。

一九一九年末多年の懸案であつたジョホール・ウッドランツ間連絡の建設が開始せられ、一九二三年これを竣成、斯くてシンガポールとプライ及タイ國境パダン・ブサールとは、直接鐵路を以て相連がるに至つたのである。

東部海岸線は西部海岸線のゲマスを起點とし一九〇七年起工、一九一三年迄工事は續行せられテムベリングに達した。一方タムパトよりの建設工事は一九一二年に着手せられ、一九一四年タナア・メラアに至つた。大戰に因りこの建設工事は一時停頓の已むなきに至つたが、戦後幹線及パサール・マスに於て分岐しタイ國境に至る支



線の建設は再開され、一九二〇年支線は國境ランタウ・パンチャンに達し、翌二一年タイ國有鐵道の國境驛ス  
ガイ・ゴロックに至る連絡線十五鎖を完成し、幹線は之に遅れ一九三一年九月に至り漸くにして全通した。

一九三八年末現在、マレーに於ける鐵道の總延長は約一千八十二哩で、マレー聯邦州政府の所有に屬し、マレ  
ー聯邦鐵道 Federated Malay States Railways (F. M. S. R.) の名に於て同政府鐵道總局の管理・經營する所に  
係る。但しジホホール州内線即ちゲマスージホホール・バール間百二十哩七十三鎖はジホホール州政府より賃借  
の形式を採り、ジホホール・バールーシンガポール間二十哩十五鎖は一九一三年海峽植民政廳より買収したも  
のである。

鐵道總局はコー・ランボ(クアラ・ラムプール)に在り、局内に總務、經理、工務、車輛、運輸、倉庫、警務、  
保健の八課を置く。全線を二區即ち中央區(コー・ランボ以南の西部海岸線及東部海岸線)、西部區(コー・ラン  
ボ以北の西部海岸線)に分ち、鐵道局をコー・ランボ及ゲマスに設く。

中央鐵道工場はコー・ランボを離るゝこと約四哩のバト・ケーヴス枝線上に在り、車輛の組立、維持、修繕等  
を行ふ爲の諸設備を有する。

左に一九三八年十二月末現在マレー聯邦州鐵道の線名及延長哩を掲ぐ。

西部海岸線

- プライーゲマス 三四九・四〇
- ゲマスージホホール・バール 一二〇・七三
- ジホホール・バールーウッドランヅ 〇・五五

ウッドランヅーシンガポール

計

- 一九・四〇
- 四九〇・四八
- プキット・メルタジヤムーバダン・プサール 九九・〇三

西部海岸枝線

- タイピンーポート・ウエルド 七・四六
- イポートロノ 一五・四六
- タバア・ロードーテロック・アンソン 一八・一六
- クアンーバタン・ベルジャンタイ 一四・一〇
- コー・ランボーポート・スウェッテンナム 二五・二五
- コー・ランボーバト・ケーヴス 五・四〇
- セレムバンーポート・デイククソン 二四・五七
- タムピンーマラッカ 二一・三〇
- サラック・サウスーアム・パン及サルタン 八・二四

東部海岸線

ゲマス・タムバト

三二七・六〇

東部海岸枝線

- パサール・マスースンゲイ・ゴロック 一一・四〇
- バハウークアラ・ピラ 一三・〇〇

總計

一、〇八二・七二

備考 ポート・スウェッテンナム枝線のコンノート橋分

岐點よりクアラ・スランゴールに至る約三十二哩  
の路線は、一九三四年廢線となつた。

マレー聯邦州鐵道の軌間は總て一米で、大部分は單線である。複線區間は西部海岸線のコー・ランボーバト・  
ジャンクシオン間一哩、コー・ランボースンゲイ・ベシ間八哩二十鎖、プライーブキット・メルタジヤム間六哩  
四十鎖、合計十五哩六十鎖に過ぎない。

建設工事は西部海岸線に於てはタイピン・パス附近を除けば、大なる困難を伴はずして進捗したが、路線通過  
地方には河川が多い爲數多の架橋を必要とし、總數三百七十五箇所に達する。最長のものポト・スウェッテ  
ンナム枝線エンゴール驛附近のヴィクトリア橋で、長さ千五十呎、百五十呎スパン七連を有する。本幹線に於け  
る隧道はタイピン附近に四箇所あるに過ぎない。

東部海岸線には難工事の箇所少からず、九箇所、延長七千七百四呎の隧道の掘鑿を要したが、うち八箇所はケ  
ランタン州に在り、延長三百九呎乃至二千三百四十呎である。橋梁も亦多く、その最大なものはケランタン河に



架せられたギルマード橋で、全長二千百六十呎、二百五十呎のメイン・スパン五連、百五十呎のアップローチ・スパン五連より成る。

ジョホール海峽連絡路は延長三千四百六十呎で、花崗岩材を以て築堤せられ、二本の鐵道線路と二十六呎幅の道路が設けられてゐる。海峽の水深は干潮時に於て最大七十七呎、平均四十七呎であるが、水位の調節及小型船舶の通行に便する爲、ジョホール側に長さ五百十呎、幅三十二呎、深さ十呎の水閘が設けられ、幅五十七呎、重量五百七十噸の電動跳開橋が設備されてゐる。

勾配は最急百分の一、但し、西部海岸線のボタン・レンダス・アエル・クニング・ノース間は八十分の一である。最小曲線は概ね三度以下であるが、前記勾配區間は九度である。

軌條は東西幹線及スウェッテンナム、サルタン・ストリート各枝線はいづれも八十封度、其の他枝線は三十封度、側線は四十封度を使用してゐる。

枕木は自然腐朽よりも白蟻の害を防止することに意を拂ひ、主としてパハン州産の硬木を用ひてゐる。長さ一九八米(六呎六吋)、一二七×二五四耗のものを軌條一本に付十四乃至十五挺を敷く。次に保安施設であるが、閉塞方式は通票閉塞器式を以てし、常置信號機はシンガポールの色燈式燈火信號機を除き、他は二位式腕木信號機である。聯動装置はシンガポール及コーランポ兩驛は第一種電氣聯動装置、其の他は第一種機械聯動装置である。

車輛及船舶數は、最近三箇年に於て左の如くである。

	一九三六年	一九三七年	一九三八年
機關車	一六三	一五九	一六五
客車	三八〇	三八一	三七九
貨車	五、七二〇	五、七七一	五、七四四
汽船	六	六	九

標準機關車はパシフィック型で、車輪配列四一六一、汽筒直徑二五・四吋、行程二二吋、動輪直徑二呎六吋、先縦直徑二呎六吋、ボイラー傳熱面積二・〇二六平方呎、火格子面積二二・六平方呎、水槽容量二〇〇〇ガロン、薪炭重量一五八立方呎、重量七三噸、牽引力一、九二七二封度である。標準客車は貫通式ボギー車で、急行列車食堂車、サロンカー、寢臺車には冷房装置があり、標準貨車は十噸四輪車である。燃料はラワンのマレー石炭會社より供給される。

従業員數は一九三六年現在に於て總數一萬一千六百四十三人で、之が人種的構成は歐洲人〇・八六%、歐亞混血人一・一六%、支那人七・四〇%、印度人七六・四%、マレー人二三・三〇%である。更に之を部門別に見るに、工務關係四〇%、運輸關係三八%、工作關係一五%、其他七%の割合である。

次に旅客列車運行狀況に就いて概述しよう。東部海岸線は極めて閑散で、ゲマス・タムバト間に於て一週二往復の急行列車、ゲマス・クアラ・リピス間に於て毎日二往復の直通列車の運行があるに過ぎず、他は總て短區間の列車である。

西部海岸線では、シンガポール・コーランポ間に於て毎日晝行一往復、夜行三往復、コーランポ・プライ



間に於て毎日晝行及夜行各一往復あり、一週二回バンコック及シンゴラと國際連絡を行つてゐる。シンガポール  
ーバンコック間は約五十時間を要する。

マレー聯邦州鐵道の營業成績は、世界恐慌の影響を受け、一九三一年には係數二三・五、一九三二年には一  
五八・四といふ悲境に陥つたが、この後漸次恢復の途を辿り、一九三六年より三八年に至る最近三年間に於ては左  
の如き狀況に在る。

資 本 支 出	一 九 三 六 年	一 九 三 七 年	一 九 三 八 年
營業 收入	二六、五二七、五六八	二六、五五三、四一四	二六、六九一、二三九
營業 支出	一、五二六、七八五	一、九六一、四七六	一、七一三、三一六
改良 費用	一、二〇三、一一〇	一、三七八、〇〇三	一、四五六、三三五
益 金	二二四、八二二	二四三、四二六	二四三、三九二
	九八、八五三	三四〇、〇四七	一三、五八九

旅客及貨物の數量は左の通り。

旅 客 員 數	一 九 三 六 年	一 九 三 七 年	一 九 三 八 年
貨 物 噸 數	六、八七七、〇五五	九、四七六、六七八	九、八三二、六八八
生 動 物 (頭)	一、六六〇、四二七	二、一三三、八二三	一、八四九、七〇三
	三七、九一四	七六、四六四	四七、六六六

聯邦州鐵道以外の鐵道としては、ピナン・ヒル鐵道及シンガポール島に於ける軍用線がある。

ピナン・ヒル鐵道はピナン島に在り、一九二〇年に起工、一九二三年に竣工したもので、延長一哩二十鎖の鋼

索鐵道である。軌間一米、勾配一・九五分の一、頂上の標高は二千四百呎である。

軍用線の一は、シンガポール島のクランヂ河口附近より海軍根據地に至る五哩、軌間一米のもので、その二は  
ジ・ホール海峽口のチャンギイに於ける四哩、軌間四呎半のものである。

### 二、道 路

マレーに於ける最初の道路は、一八七五年ペラ戰爭中英國工兵隊に依つて建設されたマタンよりタイビンに至  
る軍用路であると謂はれてゐる。

この後各州に於て漸次主要地點を結ぶ道路が建設されたが、それは密林を切り開き、而も牛車の運行を容易な  
らしむる爲緩勾配を採用する必要上施工は困難を極め、發達は遅々たるものであつたが、一九〇二年初めて自動  
車が輸入せらるゝに及んで道路設計畫は根本的に改革せられ、各州に於ける標準道路は總て砂利道路とし、そ  
の施工基面二十二呎、道路幅十六呎、最大勾配四十分の一、曲折箇所に於ては前方二乃至三鎖を見透し得べきも  
のと定めた。

一九三八年末に於てマレーは左の道路を有する。

海峽植民地	鋪裝路	碎石路	土 路	計
マレー聯邦州	一、〇〇七	一	二一四	一、二二一
非 聯 邦	三、〇六七	二二七	一、五四一	四、八二六
六、マレー				二二三



ジヨホール	八三二	六五	三四	九三一
ケダ	四一五	一	一	四一五
パリス	四六	二四	一三	八三
ケランタン	一	一	一	四二五
トレンガヌ	一	一	一	三六八

右海峡植民地土路のうちには碎石路及自然路若干を含み、マレー聯邦舗装路のうち約七四%、二千二百八十三哩はアスファルトであり、土路のうちには舊路を含む。

現在道路は西海岸に於てのみ發達著しく、東海岸は遙に遅れてゐる。最も主要なる道路として先づ挙げ得るのは、ピナンの對岸プライより半島を縦斷してシンガポールに至るものと、西海岸のポート・スウェッテンナムより半島を横斷して東海岸のクアンタンに至るものである。

縦斷路は約五百六哩、プライを起點としウェルズレー州を経てグノン・スマンゴルに入り、タイピン、クラ・カンサーを過ぎてペラ河を渡り、イポー、ゴーペンを経てコー・ラムポに至り、セトル・パスの難所を越えてスレムバンに出で、マラッカを過ぎてジヨホール州に入り、ジヨホール・バールを経てシンガポールに至るものである。尙この道路は、プライよりアロースターを経てタイ國境のシンゴラに達する道路と相俟つてマレーに於ける一大縦斷路を形成してゐるのである。

横斷路は約二百八十二哩、ポート・スウェッテンナムに發し、クラン、コー・ラムポを経て中央山脈を横斷する。中央山脈横斷路は二徑路あり、その一はスマンコー・パス(標高二千八百呎)を越えてコーラ・クブを過ぎラウブに達するもので、その二はギンティン・シムパー(標高二千呎)の山道に依つて山脈を横斷し、ベントンを經てラウブに至るものである。ラウブよりベントに出でジェラントットに於て鐵道と會し、パハン河を渡つてクアンタンに達するのである。

次にマレーに於ける自動車數であるが、一九四〇年末に於て總計四萬五千六十一輛。うち乗用車三萬二千八百七十三輛、バス二萬二千二十四輛、トラック九千八百四十一輛、ディゼル車百二十三輛である。

### 三、河川交通及海運

マレーの西海岸に於ける河川の多くは、泥床又はマンダローヴの密生する濕地を形成し、舟行に便なりとは言ひ難い。東海岸のそれは概して砂多く、従つて河口に砂洲を作り深度淺く、大型河船の航行は不可能又は至難であるが、よく土人舟の航行に適し重要な内國交通路としての役割を果してゐる。

代表的なる河川はパハン河及ケランタン河で、ケランタン河はクムブ迄發動機船で溯航することができる。次に海運であるが、マレーは遠洋航海船の寄港地としてシンガポール、ピナン、マラッカ、ポート・スウェッテンナムの四港を有する。一九三八年に於ける入港船舶噸數は三千二百六十五萬九千二百二十三噸に上り、その三五%は英國船、二五%は和蘭船、一二%が日本船、二八%がその他諸國の船舶といふ割合になつてゐるが、うち一千五百九十八萬九千噸はシンガポールの、六百五十一萬七千噸はピナンの占むる所である。

シンガポールは單りマレーに於ける代表港であるのみならず、東洋に於ける主要港の一で、東洋、歐洲、濠



洲、米國間航路の寄港地として各國の船舶が寄港してゐる。マレー沿岸航路も亦同港を中心とし、主として英國船に依つて營まれてゐるが、その代表的なのは海峽汽船會社 (Straits S. S. Co.) である。

シンガポール港はタンジョン・パカーの西南突角より南へ設けられ、その長さ約三哩、面積九十萬平方呎で、五區劃に分たれ九本の棧橋並にドックが設けられてゐる。主要棧橋は四・五・六號で全長三千百五十二呎、水深三十三呎である。ドックのうち最も大なるはキングス・ドックで、長さ八百八十呎、幅百呎、水深三十四呎、一九一三年工費四十萬磅を投じて完成したものである。

シンガポール島に於ける商業的施設としての港灣設備は以上の如くであるが、更に看過し得ざるはその軍事的施設である。シンガポール海軍根據地建設案は、一九二三年英本國議會通過後激烈なる反對論起り、その實現は一時疑問視されたが遂に之を強行し、一九三八年二月竣工式を擧げた。現在シンガポール軍港は二千二百五十エーカーの敷地とウッドランドに於ける五百九十七エーカーの飛行場より成り、近代戦に必要な有ゆる施設を完備してゐたのである。斯くてシンガポールは經濟的且つ軍事的に東洋に於ける英國の牙城として著名であつた。

シンガポール港に次ぐものはピナン港である。該港はプリンス・オブ・ウェールズ島の東部に位置し、水深三十呎、長さ千二百呎の棧橋を有し、大型海洋船を收容し得るが、吃水二十六呎以上の汽船は満潮時を待つて入港するを要する。半島側ブライには長さ二千四百呎の埠頭ありて、鐵道と船舶との連絡に便してゐる。

ポート・スウェットンナムはスランゴール州のクラン河口に在り、水深三十三呎、長さ千呎の棧橋一、水深十五呎、長さ百呎のT字型棧橋三、水深十六呎、長さ二百呎の平底船渠が設備せられてゐる。マラッカは現在往年

繁榮の面影を偲ぶのみである。

#### 四、航 空

歐亞航空連絡上マレーの占むる地位は、航路に於ける場合と同じく極めて重要である。

戦前に於て、英國のインペリアル・エアウェイズの英濠線はピナン及シンガポールに、和蘭のK・L・Mの阿姆斯特ルダム―蘭印線はピナンに夫々寄港し、K・I・L・Mは蘭印とシンポールとの連絡を行ひ、一九三七年度に於て、マレー發送の空輸郵便物は七萬磅を超え、旅客は二千七百三十五人に達した。

其後インペリアル・エアウェイズは起點をアフリカのダーバンに改め、K・L・Mは休航の已むなきに至つたが、新にパン・アメリカン・エアウェイズに依る米國との連絡が計畫せられてゐた。

領内に於ける航空連絡は、インペリアル・エアウェイズ及クワンタス・エンパイア・エアウェイズに依つて行はれてゐた外、ワーンズ・エア・サアヴィスの定期航空があつた。

ワーンズ・エア・サアヴィスは領内に於ける唯一の商業航空會社で、經營路線はシンガポール―コー・ラムボ―ピナン間約三百七十三哩、最初一週三回就航してゐたに過ぎなかつたが、最近迄毎日一往復の定期航空を行つて居り、途中に於ける着陸時間を含め三時間半でシンガポール―ピナン間を連絡してゐた。使用機はデ・ハヴィランド八六、D・H・ドラゴン・ラピッドであつた。同會社は一九四〇年四月シンガポール―コタバール間に新航空路を拓いたが、その後定期的に航空を行つたか否かな明かでない。



マレーに於ける飛行場は左の如くで、比較的多くの航空施設を有するものと云ひ得るであらう。

- 一、官有飛行場 アロースター、スンゲイパタニ(ケダ州) イポー、タイピン、シチアワン(ペラ州) コー・ラムボ、ポート・スウェッテンナム(スランゴール州) ピナン、シンガポール(海峽植民地) パトバハ(ジホール州) コタバル(ケランタン州)
- 二、水上飛行場 ビナンのグルゴー及シンガポール
- 三、私有着陸場 バハウ・ダンロップ農園(ネグリ・スムビラン州) テロックアンソン・ジエンダラタ農園、ブルナム河ブルナム農園(ペラ州)

## 七、ビルマ

ビルマの概念(面積、人口及住民 地勢及氣候 政治 財政及幣制 對外 貿易 産業) ビルマの交通機關(鐵道 道路 河川交通及海運 航空)

### ビルマの概念

#### 一、面積、人口及住民

ビルマは北緯九度五十八分より二十八度三十分、東經九十一度十一分より百一度九十一分に位置し、北は支那領西康省に接し、西北は印度ベンガル、アッサム二州と隣し、南西はベンガル灣に臨み、南はマレー半島に延びてベীগ海を抱き、東は支那領雲南省、佛領印度支那及タイ國と境してゐる。南北最も長き部分は北境より南端北緯九度五十五分のヴィクトリア岬に至る千二百哩、東西最も廣き部分は北緯二十一度即ち東方メコン河より西ベンガル灣に至る五百七十哩である。

總面積二十六萬一千六百十方哩(約六十三萬方呎)、わが臺灣の約十倍で、うち本州十九萬二千五百五十八方哩、シャン州六萬二千三百二十五方哩、直轄行政區域外七千七百七十七方哩である。

人口は一九三一年度調査に依れば千四百六十六萬七千四百四十六人で、主なる人種は左の如くである。



ビルマ人 九、〇九二、二一一  
 印度人 一、〇一七、八二五  
 シャン人 一、〇三七、四〇六  
 支那人 一九三、五九四  
 カレン人 一、三六七、六七三

歐洲人及英系印度人 三〇、四四一  
 チン人 三四八、九九四  
 印度系ビルマ人 一八二、一六六  
 カチン人 一五三、三四五  
 其他 七六八、〇一七

更に之を宗教別に分ければ

印度教 五七〇、五九三  
 回教 五八四、八三九  
 佛敎 一一、三四八、〇三七  
 土民教 六五〇、三八八  
 基督敎 三三一、一〇六  
 シンク教 一〇、九〇七

シャイナ教 七二一  
 ゴロスタ教 四一九  
 猶太教 一、二一八  
 其他宗教 一四八、九〇九  
 宗教に依て區別し難きもの 一九、六四五

右の如く人種は多種に上るが、各種族のうちビルマ人も多く總人口の約七〇%を占め、マンダレイよりラングーンに至る中央平原地方に居住し、その祖先は何れより渡來せるか明かでないが、現在のビルマ人は西藏ビルマ族の後裔であると謂はれてゐる、宗教も亦多様であるが、佛教徒が壓倒的に多數で約八四%を占めてゐる。人口の最も密集してゐるのは首都ラングーンで四十萬四百十五人を算し、次いでマンダレイの十四萬七千七百三十二人、モールメインの六萬五千五百六人である。

### 二、地勢及氣候

ビルマは地理學上之を上ビルマ及下ビルマに分つことができる。上ビルマはマンダレイ以北で、イラワダイ河流域の狭小なる平野を除き全地域に亘り峯巒重疊人跡未踏の地が少くない。即ちシャン及カチンの兩山脈は東境に發し相併行して西に向ひ、マンダレイ附近に至りイラワダイ河に沿ひ北及南に分走する。西方西藏高原より南西に岐る、ナムキユ山脈は印度アッサム州との邊境を南に向ひ、ナカ、ミヤイ兩山脈を分岐しつゝアラカン・ヨマ山脈となつて終る。東境パトコイ山脈のサブ及ワテン兩峯は各々海拔一萬二百呎、アラカン山脈のリクラン峯は一萬呎、ヴィクタリア山は三峯に分立し何れも一萬呎以上である。

下ビルマはマンダレイ以南で、四條の山脈北より南に放射し、その最も西にあるをアラカン・ヨマ山脈と稱し、中央二條の山脈中東部にあるをペグヨマ山脈、その西即ち鐵道幹線の東に連るをチン山脈といひ、最東部を縦走してゐるのがパトコイ山脈である。山脈の谿谷を流るゝものは即ちイラワダイ、チンドウイン、サルウインの三大河流である。

イラワダイ河はビルマ第一の巨河で延長千四百八十哩、北境ザウル山脈に發源しマリカ、マイカ兩支流を合して南流し、パトコイに於て西に折れカタに於て南折してシェエリ及ヌザ兩河を合し、マンダレイ附近に於てミチンダ河を併せ、中央平原を南流してベンガル灣に注ぐのであるが、エギンミンギに於て九條の支流を分ち五千方哩の大三角洲を構成してゐる。九條のうち大なるはバセーン及ラングーンの兩河である。

サルウイン河はビルマ第二の大河で、西藏高原ラッサの北部に源を發し、メコシ河と併行して雲南の西境を南に向ひ、クンロンに於てビルマに入り、タネンタウンダ山脈の西麓を南流しモールメインにてマルタバン灣に注



ぐ。ビルマ境内にある部分約九百哩である。

チンドウイン河はイラワダイ河に流入する支流中最長のもので、延長六百五十哩、源をモガウンの北方クモン山脈に發し北西に向ひ、フカン谿谷に於て南折し、アラカン山脈の東部に沿ひミンギャン附近に於てイラワダイ河に合する。

氣候は緯度に依り著しく異なるが、概して高温多雨の縮帶性で之を十一月―二月の乾季、三月―四月の暑熱期、五月―十月の雨期とに分つ。

十一月より二月に至る乾季に於ける平均気温は八十度内外であるが、夜間は四十度に降ること少なからず、チン山脈及シャン地方に於ては時に降雪を見ることがあり、三月より四月に至る暑熱季に於てラングーンで七十七度乃至八十四度であるが百度を超えることも稀ではない。

五月より十月に至る雨季にはベンガル灣方面より西南貿易風が多量の雨を齎らす。雨量は地方に依りかなりの開きあり、ヘンサダの南端、サラワデの南、三角洲地方、ペギー地域の平地では年量百吋内外、最高記録はメルグイ地方。パロウの一九三〇年に於ける二百七十九吋である、北方の乾燥地帯ヘンサダ、サラワデ、トウンギーでは平均八十吋、プローム、サエトミオでは四十吋未滿、パコックでは二十吋未滿である。

### 三、政 治

十一世紀より十三世紀に亙る二百年間ビルマの大部分はパガン王國の支配下に在つたが、一二七二年及一二二八

六年元の大軍と戦つて惨敗した結果遂に没落し群小王國割據の状態を現出した。一六五三年サガインは英國の援助の下にアロムブラ國を建て諸王國を征服併合したが、一八二四年英領カチャールを攻略せんとして英國と和を失し、一八二六年ヤンダボ條約に依りアラカン、イエ、テナッサリム州を英國に割讓し千五百万ルビーの償金を支拂ふことを約した。然るにその後タラワデ王位に登るや右條約を履行せず、一八五二年四月イラワダイ河溯航の英船を拿捕するに及んで第二次戦争勃發し、英軍はマルタバン、プローム、ペギー等を攻略したのでペギーを割讓して和を講じた。一八七八年チバウ即位に當り、國內亂れ各地に暴動起り、英領侵入事件、英人迫害事件等頻發し英國の感情を害したのみならず、次いで佛國よりマンダレイ―英領トウング間鐵道建設資金を得んが爲、代償としてラビイ鑛山採掘權を提供せんとした。英國は之を以て自國の權益を侵害するものとなし、一八八五年十月將來外交問題に關しては、豫め印度政廳と合議すること及その他の最後の要求を提供したが、チバウ王は之を拒絶し反つて英國に對し宣戰した。斯くて第三次戦争起り英軍は徹底的に勝利を占め、王を捕へて印度西岸のラトナギリに幽閉し、一八八六年一月ビルマ全土を英領として、印度の一州に編入し、印度總督の任命する副知事をして統治せしめた。

然るにビルマ人の反英反印運動熾烈を極めたので、一九二三年一月副知事を知事に昇格せしめ、ビルマ人の參政權を擴張したが、一九三七年四月更に「一九三五年のインド政府條例」に附屬するビルマ統治法に依り、ビルマを印度より分離して直轄植民地とした。

分離後に於けるビルマは總督 (Governor) に依つて統治せられ、十名以内の大臣を以て組織する内閣之を輔佐



する。尙、總督は重要政務に關し諮問する爲三名以内の顧問を持つ。

議會は二院制で、上院は三十六名の議員を以て構成されるのであるが、うち十八名は比例選舉制に依つて下院より選出され、殘餘は總督之を選任する。下院議員は總て公選に依るもので、定員百三十二名である。議會の決議に對し總督は拒否權を有する。

地方行政は全領を上ビルマ及下ビルマの二區に分ち、更に之を七縣(Division)四十一郡(District)に分つて之を行ふ。下ビルマはアラカン、ペグユー、イラワディ、テナセリムの四縣、上ビルマはマウウエ、マングレイ、サガインの三縣及シャン聯藩より成る。各縣には縣知事(Commissioner)、各郡に郡長(Deputy Commissioner)を置き、郡長の下に副郡長(Assistant Commissioner)、副郡長補(Extra Assistant Commissioner)及ミューク(村長 Myook)を設く。尙上ビルマにはミュークに代ふるに村頭(Village Headman)を置く地方がある。

シャン聯藩は一九二二年十月シャン諸部落を統合したもので、之を南北の二地方に大別する。各部落には酋長ありて英國官憲の監督の下に行政權を行使してゐる。

右の外、ラングーン、マングレイ、モールメイン、ペグユー、バセーン及其他四十四都市には自治制が布かれてゐる。

#### 四、財政及幣制

分離前に於けるビルマの財政は、印度の一州として中央交付金の外、主として土地收入(灌漑料、鑛産税、人

頭税を含む)及森林收入等に依つて之を賄ひ、最大財源たる關稅、所得稅及鹽稅は中央政府の歳入に歸してゐたのである。

分離後ビルマは國防費及公債の一部を引受けたが、その代償として關稅、所得稅及鹽稅の移管を受け、分離財政の第一年に於て一千三百萬ルピーの剩餘金を擧げ、健全なる第一歩を踏み出した。分離後二箇年間の歳入歳出左の如し。(單位ライク十萬ルピー)

歳入		歳出	
項目	一九三七八年	一九三七八年	一九三八九年
土地	一四五	警 察	一五四
關稅	三九七	退職手當及恩給	一四六
所得稅	一五九	國防費	一一七
森林	一六〇	行政費	一一七
消費稅	一一八		一二八
印紙稅	四八		
其他共合計	一、五八四		
		其他共合計	一、四五四
			一、五三八

一九三九—四〇年度に於て、世界情勢に對應せんが爲に巨額なる國防費を計上し、赤字四百三十萬ルピーを出してゐるが、歳入の自然増加に依り之を補填し得ると稱してゐた。

ビルマの通貨は英領インドと同一で、一ルピー(Rupce)銀貨を單位貨幣としてゐる。一ルピーは純度十二分の十一の銀一トラ(tola)即ち百八十グレインと等價で、英貨一志六片にリンクされてゐる。尙一ルピーは十六アン



ナ (anna) / 一アンナ (pice) は四パイス、一パイスは三ピイ (pie) であるが、外に十萬ルピーを一ラーク (takh) / 百ラークを一クロレ (crore) と稱する。

### 五、對 外 貿 易

ビルマの貿易は、陸路支那とは夙に行はれてゐたが、海路諸外國との間に行はるゝに至つたのは一八六九年スエズ運河開通以後で、爾來約六十年間金額に於て七千萬ルピーから一九二七年の最高記録十一億二千萬ルピーに迄飛躍し、その後世界經濟の影響及米穀の減産等に依り減少してゐるが年々出超を續けてゐる。

左に分離前三年間の平均輸出入金額と分離後二年間の海路外國貿易額を擧げよう。(單位千ルピー)

年 度	輸 出	輸 入	合 計	出 超
一九三五—六年 <sup>II</sup>	四九三、九八九	二二一、四〇五	七一五、三九五	二七二、五八四
一九三七—八年平均	四八五、〇一五	二〇七、七七八	六九二、七九四	二七七、二三七
一九三八—九年	五五〇、五五五	二五一、六〇二	八〇二、一五八	二九八、九五三
一九三九—四〇年	五五〇、五五五	二五一、六〇二	八〇二、一五八	二九八、九五三

備考 政府用品、金銀及紙幣を含まず。

貿易の方向は對印貿易が總額の半以上を占め年々増加の勢にあり、輸出に於て一九三七—八年五二%、一九三八—九年五四%、一九三九—四〇年六〇%、輸入に於て一九三七—八年四九%、一九三八—九年五四%、一九三九—四〇年五五%といふ割合である。印度以外は、輸出に於て英本國、セイロン、海峽植民地、日本、獨逸の順位、輸入に於て英本國、日本、米國、海峽植民地、イランの順位である。

國別輸出入額を左に掲ぐ。(單位千ルピー)

○輸 出		○輸 入	
國 別	一九三—六年 <sup>II</sup> 一九三—八年平均	國 別	一九三—六年 <sup>II</sup> 一九三—八年平均
印 度	二七四、〇五七	印 度	一〇八、六四七
英 國	六三、六二三	英 國	四五、五五九
セイロン	二八、六二八	日 本	二二、八〇五
海峽植民地	二五、六一七	米 國	七、七二四
日 本	一六、四二四	海峽植民地	六、三五五
獨 逸	一四、二五七	イ ラ ン	四、五九一
其他共合計	四九三、九九〇	其他共合計	二二一、四〇五
	一九三—九年		一九三—九年
	一九三—四年		一九三—四年
印 度	二六三、五五四	印 度	一一一、八五九
英 國	六一、六五五	英 國	三九、一一〇
セイロン	二六、八五七	日 本	一四、二五五
海峽植民地	二七、四五三	米 國	七、四〇八
日 本	九、〇三九	海峽植民地	六、四一一
獨 逸	一八、四七五	イ ラ ン	三、一五二
其他共合計	四八五、〇一六	其他共合計	二〇七、七七九

貿易の構成は諸國に比すれば極めて簡單で、輸出に於ては米、鑛油及チーク材を主とし、輸入に於ては稍複雑ではあるが之を大別すれば、織物類、生活必需品及機械類等である。

輸出品目のうち最も重要なのは米で、その仕向先は印度を主とし、一九三九—四〇年度に於て總額の六二%を占め、印度に次いで海峽植民地の一二%であるが、同年度に於て日本へ對し十二萬六千噸、一千五十四萬三千ルピー、支那に對し三萬噸、二百三十四萬一千ルピーを輸出してゐる。鑛油(ケロシン、ベンジン、ペトロール及その他)及チーク材も亦大部分は印度に仕向けられる。その他の輸出品としては鑛油の副産物たるパラフィン及蠟燭、鉛及錫、棉花等を擧げ得るが、棉花は總額の約五〇%が日本へ送られてゐた。一九三九—四〇年度に於て九千十噸、五百七十四萬一千ルピーである。



主要輸出品たる米、鑛油（パラフィン除く）及チーク材の輸出數量及金額左の如し。

品目	一九三五—六年 <sup>II</sup>		一九三八—九年		一九三九—四〇年		
	一九三七—八年平均	一九三八—九年	一九三九—四〇年	一九三九—四〇年	一九三九—四〇年	一九三九—四〇年	
米(粳、玄米)其他	印度	一、五六五 <small>千噸</small>	一、一五〇 <small>千噸</small>	一、五七〇 <small>千噸</small>	一、〇九七 <small>千噸</small>	一、九〇九 <small>千噸</small>	一、五一一 <small>千噸</small>
	合計	一、三二一	九五、九八九	一、四五六	一、〇三八	一、一九一	九二、八四三
鑛油	印度	二、八八六	二、〇九四	三、〇二六	二、〇〇六	三、一〇〇	二、四四〇
	合計	二、〇三、六五〇 <small>ガロン</small>	一、〇七、二四五 <small>千バレル</small>	一九五、二八五 <small>ガロン</small>	一〇三、四三一 <small>千バレル</small>	二一八、六四五 <small>ガロン</small>	一一七、三七四 <small>千バレル</small>
チーク材	印度	一七、七〇一 <small>立方噸</small>	二〇、三〇八 <small>千バレル</small>	一六、〇〇〇 <small>立方噸</small>	二〇、〇五六 <small>千バレル</small>	一七、〇〇〇 <small>立方噸</small>	二〇、一四二 <small>千バレル</small>
	合計	二、三二一	三三、五二二	二〇、八	三〇、三〇四	二二四	三一、一一二

輸入の大宗は綿製品で、輸入總額の約二三%を占め、印度を最大の仕出國とし、總額の六〇%は同國より送られる。印度に次いで日本は二三乃至二三%、英國の一乃至一七%である。綿製品に次ぐ主要輸入品は金屬及鑛石で、その大部分は英國より供給せられてゐる。

その他機械類、煙草、石炭、金物類、羊毛製品等を主輸入品とするが、機械類の四七%は米國より、四〇%は英國よりの輸入であり、煙草の大部分は印度より送られる。石炭は現在ではビルマに於て産出せず、國內消費の全部を輸入に仰いでゐるのであるが、九九%までは印度炭である。金物類の三〇%は印度より、二九%は英國よ

り、その他獨逸、日本、米國より輸入されてゐる。羊毛製品はその三六%を英國より三一%は印度より仕出されてゐる。左に主要輸入品の數量及金額を掲ぐ。

種別	一九三五—六年 <sup>II</sup>		一九三八—九年		一九三九—四〇年		
	一九三七—八年平均	一九三八—九年	一九三九—四〇年	一九三九—四〇年	一九三九—四〇年	一九三九—四〇年	
綿布	印度	八七、三六〇 <small>千噸</small>	一八、四二七 <small>千バレル</small>	八八、九八九 <small>千噸</small>	一八、七八九 <small>千バレル</small>	一一八、九六〇 <small>千噸</small>	二五、一一六 <small>千バレル</small>
	其他	八三、九八二	一八、九七〇	四九、二〇〇	一〇、八〇九	六二、八八九	一三、六八二
其他綿製品共	合計	一四八、一五三	四三、二五九	一四三、二五九	二九、六九一	一八〇、八四九	三九、七九八
金屬及鑛石	印度	二七、一一五 <small>噸</small>	五、七二六 <small>千バレル</small>	二八、七二二 <small>噸</small>	六、四二七 <small>千バレル</small>	五〇、三二〇 <small>噸</small>	九、七六四 <small>千バレル</small>
	其他	三八、七一	九、七七〇	二七、三二六	九、〇一五	三六、四九二	一〇、五三二
合計	六六、四二一	一五、四九六	五六、〇四八	一五、四四二	八六、八一二	二〇、二九六	
食料品	印度	—	三、九四一	—	三、三八六	—	三、八四八
	其他	—	九、四五一	—	九、三九一	—	一〇、一四四
合計	—	一三、三九二	—	一二、七七七	—	一三、九九二	
機械類	印度	—	—	—	—	—	—
	其他	—	—	—	—	—	—
合計	—	—	—	—	—	—	
石炭	印度	二八七、三四六 <small>噸</small>	四、一七一 <small>千バレル</small>	三六一、六七三 <small>噸</small>	五、五九六 <small>千バレル</small>	三一〇、七三〇 <small>噸</small>	四、九八一 <small>千バレル</small>
	其他	一五、七三六	二八五	一二、二二九	二二五	三、八四五	八三
合計	三〇三、〇八二	四、四五六	三七三、九〇二	五、八二一	三一四、五七五	五、〇六四	



### 六、産 業

ビルマは純然たる農業國で、その人口の八〇％は農業従事者である。農業の最も盛なる地方は下ビルマに於てはハンザワディー、ミャンミヤ、ペギーの三縣で、特に海岸地帯よりイラワディ河流及三角洲一帯に最も肥沃なる耕地を有する。上ビルマに於ける耕地はマンドレイ縣を第一とし、マウウエ、チラの二縣之に次ぐ。最近三箇年間に於ける農地面積を擧ぐれば左の如くである。(單位エーカー)

耕 作 適 地	一九三六—七年	一九三七—八年	一九三八—九年
叢 林 地	八、七九二、〇二九	八、八三四、三六二	八、八四五、七二二
山 林	二三八、五七三	二四三、一六五	二五〇、二六一
非 耕 作 生 産 地	八、〇一五、三四五	八、〇五一、三七七	八、〇五八、七六九
非 生 産 地	七、七八〇、六八八	七、七五五、四七七	七、七三八、〇〇三
合 計	一八、三〇三、六八五	一八、二四二、二六一	一八、二三三、八三六
	四二、六五三、二八三	四二、六五三、二八五	四二、六五三、二八五

各種農作物中主要なのは米で、次いでは胡麻、小麥、鵲豆、落花生、棉花等である。

稲作の中心地は下ビルマの三角洲地帯に在るミャンミヤ、ペギー、ハンザワディー、ピヤボン等で四季作であるが、十二月より一月の間に收穫されるものを冬米と稱し、總産額の八〇—九〇％を占む。

稲作付面積(單位千ヘクター)及産額(單位千キントル)を左に擧げよう。

年 次	一九三四—五年	一九三五—六年	一九三六—七年	一九三七—八年	一九三八—九年
作 付 面 積	四、九九八	四、九三八	四、九〇〇	五、〇七二	五、〇七〇
産 額 ( 粳 )	六九、一一八	七六、四七八	七一、九五六	六九、九五六	八一、七三一

作付面積はビルマの耕地面積の約六六％を占め、わが内地及朝鮮の作付面積よりも大きい。栽培粗放なる爲反當り産額は左表(單位キントル、粳一キントルは白米約四斗一升七合)の如くで、わが内地の三分の一、朝鮮及臺灣の二分の一程度に過ぎなく。

ヘクター當り粳收穫高	一九三四—五年	一九三五—六年	一九三六—七年	一九三七—八年	一九三八—九年
	一三・八	一五・五	一四・七	一三・七	一六・一

米に次いでは棉花及ゴムで、棉花はサガイン、ミンヂャン、メチラ、チンドウイン下流地方に栽培され、作付面積約三十萬エーカー、年産約一萬二千噸である。ゴムはマグイ、ハンザワディー、アマースト、トウンギー等を主要栽培地とし、一九三八—九年の栽培面積は十萬七千八百八十九エーカー、産額一萬九百七噸であるが、うち輸出數量は九千三百七噸に上つてゐる。

その他の農作物としては、胡麻の作付面積百一萬一千五百エーカー、産額約五萬四千五百噸、落花生の作付面積八十四萬五千三百エーカー、産額十九萬噸等がある。

茲に注目すべきは、耕地所有權がビルマ人農夫から外國人(主として印度人)にして非農業従事者たる不在地主の手に移りつゝある事實である。ビルマ人農夫は殆ど無資本で之を金融業者に仰いでゐるのであるが、一九二九—三〇年の銀行調査委員會の調査に據れば—金融業者の總貸付高は全ビルマを通じ七億五千萬ルピーの巨額に



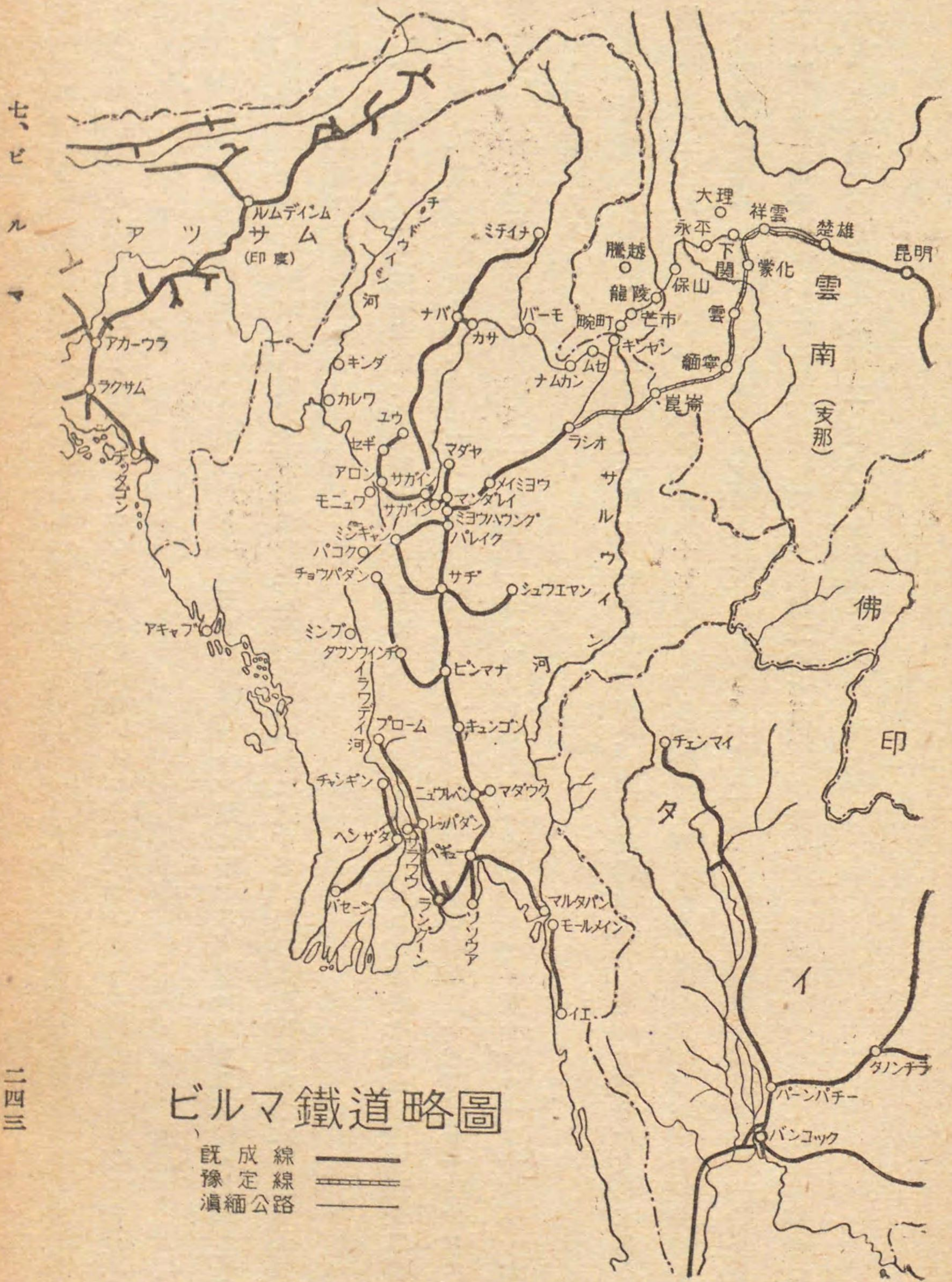
上り、その三分の二は農業金融である。斯る貸付金の大部分は、生産目的や栽培法改良に使用せられずして直接消費に向けられてゐる。従つてそれは償還不能に陥り、擔保物件たる土地は債權者へ移る。一九二八年に於ける下ビルマの農夫の所有耕地面積は同地方耕地面積の七二・一%であつたが、一九三六年には五四・二%に減じ、上ビルマに於ても同様九〇%から八六・三%に減じた。

林業は農業に次ぐ重要産業で、一九三七—三八年度に於ける森林面積は三萬一千三百七十四平方哩で、うち伐採計畫林二千二百十萬四千三百十一エーカー、未計畫林七千六十一萬七千九百五十一エーカーである。各種林産のうち最も重要なのはチーク材で、出材は三十六萬六千七百噸に上り、うち官行材は僅に四萬二千二百餘噸に過ぎないが、民間商社の出材は三十二萬四千四百餘噸に達する。民間商社の主なるものはボンベイ・ビルマ貿易商會 (Bombay-Burma Trading Corp.)、スティーレル兄弟會社 (Steel Brothers) とで、この兩者に依りビルマのチーク材業は左右されてゐたのである。

鑛業も亦ビルマに於ける主要産業の一で、石油及ウラルフラムを主なるものとする。

石油の産地は北緯二十度附近の乾燥地帯及イラワディ河上流で、主要油田及産額は左の如くである。

アキヤブ	一〇、八二二	エナンヂヤ	四、七三九、五八七
キヤクブ	四六、五九八	イラワディ河上流	四七四、八〇〇
エナンヂョン	二〇三、六三八、〇四三	ミンブ	四、八二六、七三五
シング	六二、〇三五、九七二	合計	二七四、八三五、五五六



ビルマ鐵道略圖

線 成線  
--- 豫定線  
... 濱縮公路



ビルマに於ける採油業は古來土法を以て行はれ來たのであるが、一八八六年ビルマ石油會社(Burma Oil Co.)創立以來大規模に近代的採油が開始され、エナンヂョンの油はパイプを以てラングーン對岸のシリアマD製油所に送られてゐる。

ウォルフラム及錫は、タボイ、マグイ、タトンの三地方及南シャン州に産する。ウォルフラムの一九三七年度に於ける生産高は四千九百九十八噸、英帝國領内生産高の約八四%に達する。錫の生産高は六千六百二十三噸で英帝國領内生産高の七%餘に當る。

その他の鑛産は、一九三七年度に於て鉛七萬六千五百噸、銀六百十八萬オンス、亜鉛七萬三千五百五十二噸、鋼七千七百五十噸、白銅四千二十噸、アンチモニー鑛千五百五十噸、鐵鑛二萬五千四百二十六噸、金千四オンス、鹽五萬三千八百十三噸等で、外に硬玉二千九百五十二ハンドレッドウェイト、ルビー及サファイア十六萬七千七百カラットの産出がある。

工業は未發達の状態に在り、工場數は千四十八であるが、精米、製材及精油工場がその大部分を占めてゐる。精米工場は下ビルマに集中し、その數六百四十を算する。うち歐洲人經營のもの四十五、ビルマ人經營のもの三百、印度人經營のもの百五十、殘餘は支那人の經營である。之等工場に於ける勞働者は印度人が壓倒的多數である。即ち總工場數に就いての調査に依れば、未熟練工の七五%は印度人で、ラングーンに於てはこの割合は更に高く、未熟練工の九五%、熟練工の七〇%を占めてゐるのである。

## ビルマの交通機關

### 一、鐵道

ビルマの交通は、過去現在を通じイラワディ河が中心をなしてゐる。従つて鐵道は一八七七年五月最初の線が開通してより現在に至る迄約六十五年の歴史を有するが、一九三八—一九九年度末現在に於て總延長三千二百九十九料を有するに過ぎず、その發達は極めて遅々たるものがある。

ビルマ鐵道の一の特徴として擧げ得るは、完全に孤立してゐることであらう。ビルマの鐵道は後述するが如く最初印度鐵道の一部として建設されたのであるが、州境に於ける山岳の爲に離隔され、今尙連絡してゐない。印度鐵道との連絡に就ては二本の徑路が豫想された。その一はネグライ岬からビルマとベンガルとの境界に至るアラカン山脈に沿ふ細長い海岸地帯を通過してチッタゴンに出で印度鐵道と結ぶもの、その二は北部ビルマの或る地點からアッサム鐵道に連絡するものであるが、之等二徑路はマンダロープの沼澤又は峻嶮な山岳地帯を通過するを要し、地方的交通路としては利用價值極めて乏しく、海上連絡を絶れた際の軍事的價值を有するに過ぎず、何れも机上計畫に終つた。タイ國との連絡は曾てイエよりメルグイを経て國境に至る線が計畫・測量されたが、遂に實行に移されるに至らなかつた。

支那雲南省との連絡は、滇緬鐵道として支那事變勃發後屢々喧傳され、昆明及ラシオ兩端より同時に起工すべ



く決定し、支那側は昆明―楚雄間の工を終つたが、ビルマ側は遂に着工しなかつた。然るに本年三月に至り英國政府はラシオ―國境間鐵道の建設に従事すべく聲明し、次いで米國政府は支那側路線建設費一千万米弗の調達に協力することを約した。現に尙この連絡鐵道の工事が積極的に進捗してゐるとの報道はないが、所謂A B C D線主要連絡路として最近迄實現の可能性が十分にあつたのである。

斯くの如くビルマは佛印、タイ、支那、印度と境を接してゐるにも拘らず、現在に於てその鐵道は全然國際的に連絡してゐないのである。

一九三八―三九年度末現在に於けるビルマ鐵道各線の延長料は左の如く三千二百九十九料(二千四十九哩)で、軌間は總て三呎三吋八分の三(一米)であるが、之は印度のインダス・サットレー鐵道が廣軌に變更された結果不用になつた貯藏材料を轉用したが故であると謂はれてゐる。

○ビルマ鐵道延長料

線名	單線(料)	複線(料)	計(料)
幹線			
ラングーン―ミチイナ	一、一六八・三	二八八・〇	一、四五六・三
ラングーン―プロム	二五九・〇	四八・三	三〇七・三
枝線			
カサ枝線 ナバーカサ	二四・一		二四・一
ユウ枝線 ユワンタング―ユウ	一九三・一		一九三・一
マダヤ枝線 マンダレイ―マダヤ	二七・四		二七・四

ラシオ枝線 ミヨウハウング―ラシオ	二八六・四		二八六・四
ミンヂヤン枝線 サヂーミンヂヤン―パレイク	二二三・六		二二三・六
南シャン・ステーツ枝線 ターヂーシユエンヤウンブ	一五七・七		一五七・七
キヤウパダウング枝線 ビンマナーキヤウパダウング	二二三・七		二二三・七
マダウク枝線 ニヤウンレンビン―マダウク	一七・七		一七・七
モールメイン枝線 ペギュー―マルタバニーイェ	三四九・二		三四九・二
トングワ枝線 カリートングワ	七五・六		七五・六
バセーン枝線 レッドパダン―バセーン	一七五・三		一七五・三
キャンギン枝線 ヘンザダーキャンギン	一〇三・〇		一〇三・〇
ミングラドン兵營線 マールワゴン―ミングラドン	一五・七		一五・七
計	三、二九九・八	三三六・三	三、六三六・一

備考 複線區間ラングーン―ミチイナ幹線中ラングーン―チュシゴン間二八三・二料及マンダレイ―ミヨウハウング間四・八料、ラングーン―プロム幹線中ラングーン―ワネッタウンダ間四・八三料である。

ビルマ鐵道は最初印度政府に依つて國有として建設且つ經營されたのであるが、一八九六年ビルマ鐵道會社創立と共に賃貸の形式の下に同會社に委任經營された。

一九二九年一月會社は解散し州内鐵道は再び國營に復し、一九三七年四月ビルマが印度より分離して直轄自治領となるや、鐵道も亦印度政廳の管轄を離れビルマ國有鐵道として獨立した。

現在に於けるビルマ鐵道の最高行政機關はビルマ鐵道管理委員會(The Burma Railway Board)で、同委員會は委員長(President)、財政委員(Financial Member)、商工部委員(Ex-Officio Member as Secretary to the



Government of Burma. Department of Commerce and Industry) 並に英、緬、印、支各商業會議所代表委員各一名、總督の任命せる委員二名に依つて構成され、委員長には鐵道長官 (Chief Railway Commissioner) が任命せらる。

鐵道局はラングーンに在り、局内に工務、運輸、運轉、會計、用度、醫務の六課を設く。鐵道工場として擧ぐべきはインセイン機關車工場、ミイトヌゲ客貨車工場、ラングーンの信號機工場等である。

ビルマに於ける最初の鐵道は、ラングーンよりプロームに至る約二百六十軒の國有線で、印度政府鐵道建設計畫の一部として企畫せられ、一八六九年敷設認可、一八七七年五月に開通したものである。印度に於ける最初の鐵道の開通に遅るゝこと約二十四年である。

一八八一年より一八八五年に互りラングーンよりタウングーに至る約二百六十八軒が建設せられたが、一八八六年上ビルマが正式にビルマ州に併合せらるゝに及んで、本線をマンダレイ迄延長すべく工事を進め、一八八九年之を終つた。翌一八九〇年マンダレイの對岸サガインよりミチイナに至る工事を開始、一八九九年約十箇年の歳月を費し漸くにして之を完成した。

茲にビルマ鐵道の重要幹線は開通したのであるが、一八九六年之に先ちビルマ鐵道會社 (Burma Railways Co. Ltd.) が創立せられ、州内鐵道の運営と建設に従事することとなつた。爾來同會社に依つて數多の枝線が建設せられたが、そのうち重要なものを擧ぐれば、第一にマンダレイを起點とし、支那雲南省との境界崑崙(滾弄)に至る線であるが、本線通過地方は峻嶮なる山岳地帯で、二十五分の一の勾配と十七度の曲線を不可避とし、施工

困難を極め建設費も巨額に上つたので、一九〇三年ラシオ迄の工を終つたのみで、前途工事を打切つた。第二はイラワディ河西部の小鐵道網で、一九〇三年ヘンザダーバセー間を建設し、一九〇八年ヘンザダーチャンギン間を敷設し、プローム線とは航送船に依りサラワウ・シヨアに於て連絡せしめた。第三はペグューを起點としモールメインの對岸マルタバンに至る線で、一九〇七年に開通、モールメインとは之亦航送船を以て連絡した。

建設工事はシャン地方の高原地帯を除けば大なる困難を伴はなかつた。全線を通じ平坦區間約二千二百三軒で二百一分の一乃至三分の一の勾配が約百八十七軒、百分の一乃至二分の一が約三百八十六軒、八十一分の一乃至百分の一が約百七十七軒、五十一分の一乃至八十分の一が約七十七軒、五十分の一及それ以下が約百六十八軒であるが、ラシオ枝線では二十五分の一の勾配が約十九軒あり、四軒もこの勾配が連続してゐる區間がある。シュウエヤン枝線では更に多く、延長二十六軒に達してゐる。最小曲線は全線を通じ十七度又は百二米である。

軌條はラングーン附近の交通量大なる區間は七十五封度、幹線及南シャン枝線ラシオ枝線は六十封度、其の他枝線は五十封度である。枕木は領内北部産の硬木を用ふ。

橋梁は幹線が河川に沿つて走つてゐる關係上相當多數に上つてゐるが、最も重要なのはマンダレイ附近のイラワディ河に架せられたアヴァ鐵橋で、一九三四年一月この橋梁が完成する迄、ラングーンよりミチイナに至る幹線は南北兩區間に分たれ、航送船に依つて連絡してゐたのである。この鐵橋は全長一千二百三米、徑間百六米七の桁構九連、七十六米二の桁構一連、十八米三の桁構若干より成り、橋上の線路は單線で、主桁構外側に張出された桁上に歩道を有する車道二條を設く。構桁の底邊迄の最高水位上十二米二、減水位上二十二米二である。水



中の石造橋臺は壓搾空氣基礎工事法に依り鋼鐵製潜函上に建てられ、最も深き橋脚は減水位より三十米五の深さに達する。本橋梁に使用せる角石は三十七颯四、構桁全重量一萬三百五十颯で、一米當り八千六百颯である。潜函の總重量は一千五百七十五颯、架橋費一千四百四十萬ルピーに達する。

次に特色ある橋梁として擧ぐべきは、メイミヨウーラシオ間のゴクテイク峽谷に架せられたゴクテイク陸橋であらう。この附近に於て河水は百米の厚さの數層の石灰岩に依つて被はれてゐる、高さ四十五米の洞窟のなかを流れてゐる。陸橋は即ちこの石灰岩層上二百五十九米の高さに架せられた全長六百八十九米の桁構橋で、徑間三十六の主桁構十連、徑間十八米三の小桁構若干より成る。橋脚は鐵製で最大なものは高さ九十八米である。

停車場數は一九三八—三九年度末に於て四百五十一、各驛間の平均距離は六杆五である。最大驛はラングーンで、乗降場七本を備へ、發着列車數一日百八十本に及び、且つ同驛を中心とする近郊運輸は著しく發達し、近郊列車發着數は一日百五十四本に達する。乗客數は年六百萬を超えてゐる。

ビルマ鐵道所有車輛數は最近三箇年間に於て左の如くである。

	一九三七年	一九三八年	一九三九年	其他
機關車	三七九	三六九	三六九	三七六
客車	八〇七	七七八	七七八	三八九
貨車				七、六一八
其他				七、六〇二
其他				二、〇八六
其他				二、〇七一
其他				二、〇七一

一九三九年三月三十一日現在に於ける車輛種別は、機關車三百六十九輛のうちテンダー二百七十八輛、タンク九十一輛、近距離旅客列車用はバルチック四一六—四、長距離旅客列車混合列車用はテンホイラー四一六—〇、

貨物列車用はミカド二一八—二、シックス・ホキール・スウィチャア〇—六—〇で、其他山岳線用としてマレット〇—六—六—〇、ガラット二一八—八—二等有がある。客車七百七十八輛のうち一等車ボギー二、二等車四輪四、ボギー三百六十、一二等合造車ボギー七十六、各等合造車五十四、二三等合造車三十七、三等及郵便緩急其他合造車二百二十七、食堂車二、サロンカー二、貸切車十四、其他三百八十九輛のうち小荷物車、郵便車等が百九十五、業務車が百九十四である。貨車七千六百二輛のうち十噸乃至十五噸有蓋四輪車六千三百六十八、二十噸以上有蓋ボギー車百九十三、十噸乃至十五噸の低側四輪無蓋車九百三十三、二十噸以上の低側ボギー無蓋車百八、其他二千七十一輛のうち四輪家畜車七百八、同火藥車二十、木材及軌條用ボギー車五百九、ボギー石油タンク車五、其他タンク車四輪三十九、ボギー二十一、緩急車百八十一、工事用車三百七十一、査線用モーター・トロリ一十である。右の外、航送用としてヘンザダ渡船區間に平底船三、外輪船二、モールメイン渡船區間に平底船一を有する。平底船の收容力は孰れも四輪車二十四輛である。

次に従業員數であるが、一九三九年三月末現在に於て左の通り。

人種	職員	雇員	合計	英緬混血人	一四(4)	五八六	六〇〇
ビルマ人	一三(1)	四、三四九	四、三六二	歐洲人	六六(2)	二三	八九
カレン人	—	八四	八四	印度人	八(3)	一六、六二三	一六、六三一
其他土着民	—	一四〇	一四〇	合計	一〇一	二一、八〇五	二一、九〇六

註一 試補五名を含む。註二 在外駐在員一を含む。註三 在外駐在員二を含む。註四 試補一を含む。

次にビルマ鐵道の財政状態に就いて略述しよう。最近十年間即ち國有國營以來の資本勘定は左表の如くである



が、投下資本の大部分は印度政廳の公債を以て支辨されたもので、一九三七年四月分離後に在りては、ビルマ内に現存する資産の代價としてビルマの印度に對する負債となり、之が利子支拂は鐵道財政中最も重要な負擔となつてゐる。

ビルマ鐵道の業績が最も好調を示したのは、一九二七—二八年及一九二八—二九年の兩年度で、營業係數六一%、利潤率六・〇一であつたが、その後世界不況の影響に依り、翌一九二九—三〇年度を收支の均衡を保持した最後の年度とし、最近迄資本勘定に於ては缺損を續け、準備金を甚しく枯渴せしめた。併し乍ら營業收支勘定に於ては一九三四—三五年以來稍立直りの兆を示した。之はビルマ海上貿易の漸増に依る増収が主たる原因ではあるが、一方鐵道當局が營業支出の緊縮に努力し、一九三〇—三一年度の最高記録三千二百萬ルピーより一九三六—三七年度に於て二千七百萬ルピー迄之を減少し、この方針を持續してゐることも看過すべからざる所であらう。

○ビルマ鐵道資本勘定

年 度	資 本 額	收 入	支 出	益 金	利 子	損 益
一九二九—三〇年	三四七、五五四	四九、二三九	三〇、七八八	一八、四五二	一五、八八〇	(+)二、五七一
一九三〇—三一年	三五三、一二九	四二、八七八	三一、五三八	一一、三四〇	一五、八九六	(-)四、五五六
一九三一—三二年	三五八、〇三六	三八、〇九〇	二八、六一〇	九、四八一	一六、〇九六	(-)六、六一六
一九三二—三三年	三五〇、五五二	三五、五七四	二七、五五五	八、〇一九	一五、〇五八	(-)七、〇三九
一九三三—三四年	三五一、九九六	三七、六七〇	二八、三一二	九、三五八	一五、四五三	(-)六、〇九五
一九三四—三五年	三五〇、二六九	三八、九二九	二八、七二六	一〇、二〇三	一五、〇二二	(-)四、八一八
一九三五—三六年	三四九、一三二	三七、三三九	二八、五六五	八、七七四	一四、六七二	(-)五、八九九

一九三六—三七年	三四六、九一三	三八、三〇七	二六、六九〇	一一、六一六	一四、一九〇	(-)二、五七四
一九三七—三八年	三四五、八一三	三七、四四八	二六、四六八	一〇、九八〇	一二、〇一二	(-)一、五五五
一九三八—三九年	三四五、四一一	三七、四八二	二六、六一六	一〇、八六七	一二、二三九	(-)一、三七二

列車運行狀況は、ラングーン及マンガレイ附近に於ける近郊運輸頻繁なるを除けば比較的閑散ではあるが、ビルマ鐵道の現施設より見て先づ普通であらう。

主要旅客列車は、ラングーン—マンガレイ間直通列車三往復(内一往復は急行)、ラングーン—ミチイナ間急行列車一往復で、ラングーン—マンガレイ間六百二十二軒を約十三時間三十分、ラングーン—ミチイナ間を約二十三時間十五分で走行してゐる。

貨物列車運行狀況は明かではないが、最近ラングーン—ラシオ間に直通列車が比較的頻繁に通行せられつゝあるものの如く、その他線區別列車回数は幹線に於て二往復乃至五往復程度、主要枝線に於て三往復程度と推定される。尙、一九三八—三九年度に於ける運行表面列車運轉回數及平均速度を擧ぐれば左の如くである。

	運轉回數	定時運轉數	同 比 率	運行表面 平均速度
急行及直通列車	二、〇八六	一、六六五	七九・八	二四・九
近 郊 列 車	三九、七二六	三八、一七六	九六・一	一七・一
混 合 列 車	四五、九二六	三五、二五三	七六・八	一五・八
其他旅客列車	五、八二五	四、七八〇	八二・一	二一・一
直通貨物列車平均速度(機關車走行一時間當列車哩)	幹線一六・六			
全貨物列車平均速度	幹線一一・五 枝線一二・〇 平均一一・六			



最近二年間に於ける運輸成績は左の如くで、一九三七—八年度に於て客車収入二七・七四%に對し貨車収入六七・六九%、一九三八—九年度に於ては二五・七八%對七〇・四〇%の割合で、貨物収入が絶對的多數を占めてゐる。

年 度	乗車人員	客車収入	貨物噸數	貨車収入	其他收入	收入計
一九三七—三八年	一九,四三〇,二九	一〇,三六四,四五	三,九〇,七八	三,三三,五三	一,七三,三六	三七,四七,六四
一九三八—三九年	一八,九〇〇,三六	九,六六二,七六	四,〇五七,〇六	二六,三九〇,九〇	一,四三〇,五九	三七,四三,三六
年 度	人	哩	一人平均乗車哩	純噸哩	一噸平均輸送哩	
一九三七—三八年	四四,七四八,〇〇〇	四四,七四八,〇〇〇	二四・〇	六六,五七,〇〇〇	一七・九	
一九三八—三九年	四三,九三九,〇〇〇	四三,九三九,〇〇〇	三三・一	六七,五四〇,〇〇〇	一七・九	

ビルマに於ける旅客輸送の一特色をなしてゐるのは不正乗客が比較的多いこと、一九三七—三八年に於て十七萬六千二十六名、一九三八—三九年度に於て十八萬六千三百三十五名に達してゐる。

各種貨物中最も多數を占むるは農産品で、一九三七—三八年に於て輸送總噸數の四二・八%、總噸哩の三七・三%、收入總額の四三・六%、一九三八—三九年度に於て輸送總噸數の四六・〇%、總噸哩の四二・〇%、收入總額の四八・〇%の割合となつてゐる。之をその他貨物と比較して見れば左の如くである。

年 度	農 産	林 産	畜 産	鐵道用品	軍需品	製造品及其他
一九三七—三八年	一,六九八,千噸	五〇〇	二六五	九〇〇	一三	五〇八
一九三八—三九年	一,八六五,千噸	四七二	二五七	八六六	一〇	五〇二
年 度	千噸	噸	噸	噸	噸	噸
一九三七—三八年	四二・八%	一・一%	四・七%	二二・六%	〇・三%	二八・〇%
一九三八—三九年	四六・〇%	一・一%	六・三%	二一・三%	〇・三%	二二・四%
年 度	千噸哩	噸哩	噸哩	噸哩	噸哩	噸哩
一九三七—三八年	一一,〇四〇,〇〇〇	三,六三四	一,一九一	一,一五二	四二	七,〇八五
一九三八—三九年	一二,六五六,〇〇〇	三,〇九五	一,一六五	一,〇八二	三六	七,〇四一
年 度	千噸哩	噸哩	噸哩	噸哩	噸哩	噸哩
一九三七—三八年	四三・六%	一・一%	四・七%	二二・六%	〇・三%	二八・〇%
一九三八—三九年	四六・〇%	一・一%	六・三%	二一・三%	〇・三%	二二・四%

右の如く各種貨物中農産品は絶對的多數を占めてゐるが、更にそのうち最も重要なのは米で、一九三七—三八年に於て輸送貨物總噸數の二〇・三七%、一九三八—三九年度に於て二二・八九%を占めてゐる。最近五年間に於ける米、碎米及糠の輸送數量及收入左の通り。

年 度	米	碎 米	糠	計
一九三四—五年	九九六,一三〇	三,七三九,一三五	一,六八四,六九八	九,四二三,八三三
一九三五—六年	八二三,一一〇	六,一二三,六六八	一,〇五〇,六二九	七,四三九,七二八
一九三六—七年	八五二,八二五	五,八四六,七二七	八九八,四〇五	七,〇八七,四三四
一九三七—八年	八〇九,〇二二	二,八三,三三二	八三,六九八	六,七七二,八三〇
一九三八—九年	九二八,四八六	三,〇六,一八六	九三,三八九	八,二八八,八七一
年 度 <td>噸</td> <td>噸</td> <td>噸</td> <td>噸</td>	噸	噸	噸	噸
一九三四—五年	二六・八%	二六・八%	二六・八%	二六・八%
一九三五—六年	二二・六%	二二・六%	二二・六%	二二・六%
一九三六—七年	二二・四%	二二・四%	二二・四%	二二・四%
一九三七—八年	二二・四%	二二・四%	二二・四%	二二・四%
一九三八—九年	二二・四%	二二・四%	二二・四%	二二・四%
年 度 <td>噸哩</td> <td>噸哩</td> <td>噸哩</td> <td>噸哩</td>	噸哩	噸哩	噸哩	噸哩
一九三四—五年	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四
一九三五—六年	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四
一九三六—七年	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四
一九三七—八年	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四
一九三八—九年	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四	一,一五七,七四四
年 度 <td>噸哩</td> <td>噸哩</td> <td>噸哩</td> <td>噸哩</td>	噸哩	噸哩	噸哩	噸哩
一九三四—五年	二六・八%	二六・八%	二六・八%	二六・八%
一九三五—六年	二二・六%	二二・六%	二二・六%	二二・六%
一九三六—七年	二二・四%	二二・四%	二二・四%	二二・四%
一九三七—八年	二二・四%	二二・四%	二二・四%	二二・四%
一九三八—九年	二二・四%	二二・四%	二二・四%	二二・四%

三、道 路 附ビルマ・ルート

ビルマに於ける道路の發達は、鐵道のそれと共に著しく遅れてゐる。



領内の道路は、之を舗装道路、非舗装道路、除草道路及馬路に分つ。各縣の標準道路は幅員十六呎で、舗装道路は中央十呎のみを舗装し、兩側に三呎の未舗装部分を殘すこととなつてゐる。舗装材料は主として紅石であるが、三角洲附近に於ては砂礫を使用してゐる。最近アスファルト又はコンクリートを以てする道路が建設せられつゝあるが、未だ全般的に普及してゐない。

一九三八—三九年度に於てビルマの有する道路の總延長は一萬五百三十哩で、うち舗装道路三千七百六十哩である。

自動車數は總計一萬八千五十一輛で、うち乗用車一萬一千五百六十四輛、バス三千二百二十輛、トラック三千八百八十三輛、ディゼル車百八十四輛である。尙最近二箇年間に輸入せられた自動車數及金額は左の如くであるが、之等車輛の再輸出又は前記輛數との關係は明かでない。

乗用車	一九三八—三九年度		一九三九—四〇年度	
	英	獨	英	獨
乗用車	四九五	九七六	六七一	一、三六四
トラック	一一七	二〇五	三	九
ディゼル車	一一二	二七五	七八	一八六
バス	六四	四九〇	一	一〇
その他	一三	四五	一	一
合計	三四	五〇	一	一

自動車運輸は大都市附近に於ては相當盛んで、既に鐵道運輸を脅しつゝあるが、奥地に迄及んでゐない。

次に最近所謂援蔣ルートとして名のあるビルマと支那との間の道路に就いて略述しよう。

ビルマと隣接諸國との陸路交通は、タイ及支那と連絡あるを除けば、地勢上全く隔絶してゐることは前述せるが如くであるが、支那とは二千數百年の昔既に交通開け、軍事的且つ經濟的に利用せられてゐたのである。

古來ビルマより支那に入る主要道路としては、

- 一、バーモより太平河に沿ふて干崖、騰越に至り保山、永平、下關を経て昆明に達するもの
- 二、ラシオより崑崙を経て永康、昆明に入るもの
- 三、ミチイナよりラブマウフオートに出で片馬、雲龍、下關を経て昆明に至るもの
- 四、ミチイナよりセドン、騰越を経て昆明に達するもの
- 五、ラシオより芒市、保山を経て昆明に至るもの

等であるが、之等は隊商路又は使節路の名に於て夙に知られ、ビルマと支那との交易路として利用せられてゐたのである。

一六一九年東印度會社はバーモに出張所を設け、對支交易を開き、その後和蘭人も亦之に倣つたが、和蘭人とマヴァ王との争執に歸因し、ビルマと支那との間の交易は歐洲人に對し全く閉鎖された。一八二六年英國のジョン・クラフォードはアヴェエ王と協定し、英國人は再びビルマ經由支那と通商し得るに至つた。

文獻に依れば、同年英國商人が支那に輸出した商品は、一千四百萬封度、價格二十三萬八千磅の棉花及硬玉、琥珀、ルビー、サファイア、燕窩等で、支那より輸入した商品は、鋼、鐵器、眞鍮、錫、鉛、金箔、藥品、衣類



等であつた。

その後英國はビルマ攻略の歩武を進むると同時に、幾度か調査隊を送つてビルマより支那に至る道路及鐵道を調査・計畫したが、一九一〇年佛國が雲南鐵道を建設するに及んで、ビルマ起點内陸ルートは重要性を著しく喪失し、支那向貨物は多く海路ハイフォンに送らるゝに至つた。

一八八六年上ビルマ併合後、ビルマ鐵道マンダレイに達し、更にラシオ迄延長され、道路はラシオより國境附近に至つたが、それは主としてラシオを離るゝこと三十哩のナムツ及ボウドウインの銀及鉛等の鑛産の搬出に利用され、ビルマと支那との貿易は不振を極めた。

一方支那側に於ても事變前迄はこの徑路を重要視せず、一九三二年の經濟建設計畫中の公路網からも除外されてゐたが、雲南省政府主席龍雲は自己の勢力を擴張せんが爲、省の獨力を以てビルマとの交通路を拓かんと企圖し、一九三四年昆明―下關間二百八十一哩の道路の建設を開始、一九三五年之を完成し、第二期工事に着手せんとした。然るに支那事變の展開に伴ひ沿岸諸港よりする物資の輸入漸く不安を告ぐるや、蔣政權は一九三七年十二月下關より南下して瀋西設治局所在地たる腕町に至る三百六十七哩の道路を築造すべく決意し、一九三八年十月三百萬元（重慶政府二百五十萬元、雲南省政府五十萬元）の資金と延人員十五萬乃至二十五萬の勞働力を費し之を完成した。

斯くてビルマと西南支那とは近代的道路を以て相結ばるゝに至つたが、一九三八年一月スペイン人民戰線軍援助の武器を積載してソ聯のオデッサ港を出帆した英國汽船スタンホールが、俄に進路を變更してラングーンに現れ、多數の武器彈藥を陸揚げした。この貨物は水路マンダレイに送られラシオを経て、新道路に依つて昆明へ運ばれた。爾來所謂援蔣貨物のこのルートを経て送らるゝものに多きを加へ、本輸送路はビルマ・ルート又は滇緬公路として漸く世人の注意を惹くに至つた。

ラングーンより支那國境腕町に至る主なる徑路は、(一)ラングーン―マダレイ―ラシオ間五百六十一哩を鐵道に、ラシオ―キンヤン―腕町間百十七哩を道路に依る計六百七十八哩、(二)右全區間を道路に依るもの、延長第一路と略同じ、(三)ラングーン―マンダレイ間七百八哩をイラワディ河の水路に、マンダレイ―ラシオ間百七十五哩を鐵道に、ラシオ―キンヤン―腕町間を道路に依る一千哩、(四)ラングーン―バーモ間九百哩を水路に、バーモ―ナムカン―腕町間百十五哩を道路に依る計千十五哩等に大別し得る。

ラングーン―ラシオ間には略鐵道線路に沿ふ道路あり、ラングーン―マンダレイ―メイミョウ間はアスファルトを以て鋪裝され、近代的道路としての條件を具備してゐる。ラシオ―キンヤン間及バーモ―ナムカン―ムセーキンヤン間は、支那側の道路建設工事に呼應して改修を行つたもので礫石を以て鋪裝されてゐる。標準路幅二十四呎で、兩側に九呎宛の未鋪裝を残す。

右徑路のうち最も輸送の頻繁なのは第一徑路で、第二徑路及水路經由も相當利用されてゐるが、舊路は自動車交通の便を缺き、貨物の多くは馬背擔荷に依る爲その數量は微々たるものである。所要時間は第一及第二徑路が約二日、水路經由の第三徑路が約七日、第四徑路が約九日である。

國境キンヤンと腕町とは木橋を以て連絡され、腕町以北は遮放、芒市、龍陵、保山、永平、漾濞、下關、祥雲、



普湖、沙橋、鎮南、楚雄、祿豐、安寧を経て昆明に至る約六百四十八哩で、この道路は碎石を以て鋪装され、標準路幅は三十呎、兩側に各九呎の歩道を設けることとなつてゐるが、地勢の関係から標準以下の狹路（最小八呎）が少くない。最大勾配は百分の十八、最小曲線半径は五米である。腕町より昆明に至るには約五日間を要する。従つてラングーン―昆明間を走破するには徑路に依つて之を異にするが、約七日乃至十四日を要する譯である。このビルマ・ルートに依る軍需品取扱機關は、ビルマ側ではスティール兄弟商會、支那側では西南運輸公司で、西南公司はラングーンに出張員本部を設け、マンダレイ、ラシオ及其他重要地點に支部を置き、ラシオ終端驛より二哩四分の一の地點に貨物置場を設置し、之に對しビルマ鐵道に於ても右置場迄引込線を新設した。本輸送路の輸送能力は、重慶側では一日千三百噸と稱してゐるが、實際には最大三百噸を超えないと謂はれてゐる。

本輸送路に依る貨物は、軍需品が大部分を占めてゐることは容易に推定し得るが、その數量は固より不明である。但しビルマ政廳は、ビルマ經由支那向商品に就いては、一般輸出入統計とは別に之を發表してゐるから、參考の爲一九三九―四〇年の統計を左に擧げよう。之に依れば通過商品の總價格は一億一千九百五十萬ルピーで、之に對する關稅收入は百六十二萬一千三百八十八ルピーに達してゐる。

化學藥品	千ルピー 六五七	發熱用品	千ルピー 二、二八六
ゴム製品	一、〇六六	寶石及貴金屬等	三、四四一
木材及コルク並に其製品	一五四	卑金屬及其製品	一、三〇一

織物類	二四〇	機械類	一〇、六八三
衣服類	一、七七四	雜品	六二七

尙支那側より輸出せらるゝ物資は、桐油、豚毛、皮革、錫、タングステン等で、この大部分は英米へ送られたのである。

本輸送路及香港輸送路に依る英國の援蔣行爲に對し、帝國政府は昭和十五年六月二十四日以來數次に互つて英國政府に申入れをなした結果、同政府は同年七月十八日より向ふ三箇月間武器並にガソリン、トラック、鐵道材料等のビルマ通過輸送を禁止することを承諾したが、十月十七日期限滿了に當りこの取極の更新を肯せず、爾來公然と援蔣物資の輸送を行ふに至つた。依つてわが海軍航空部隊は翌十八日以來支那領内輸送路に對し、果敢なる爆撃を相次いで敢行し、新舊功果橋、惠通橋及其他重要施設を破壊し、本輸送路を壊滅に瀕せしめたことは周知の通りである。

茲に看過すべからざるは、本輸送路に依る援蔣行爲は、ビルマ人の意思に反し全く英本國の策謀に依るものであることである。一九三九年二月ビルマ議會に支那向武器陸揚通關料最惠率拂戻案及武器輸送用ガソリン特別免稅案等の政府案が上程せられた際、ビルマ人議員は極力之に反對し同案を葬り去つたにも拘らず、總督は本國の訓令の下に否認權を發動したるが如き、その一左證と見るを得るであらう。

### 三、河川交通及海運



近代的交通機關未發達前に在りては、ビルマの諸河川は殆ど唯一の領内交通路をなしてゐたのであるが、現在に於ても猶その重要性を失はず、特にイラワディ河及其の支流チンドウイン河の持つ役割に極めて高く評價せらるべきである。

領内最大の巨河イラワディに依る交通は、殆どイラワディ・フロチラ會社 (Irrawaddy Flotilla Co., Ltd.) の獨占する所で、同社は大小客貨船約六百隻を有し、ラングーン・バーモ間約九百哩に於ける沿岸主要都鎮を連絡し(雨期にはミチイナ迄溯航する)、チンドウイン支流に於てはバコック・モニユワーキングダット間二百七十四哩を結び(雨期には三百二十哩上流のホマリシ迄航行する)、旅客、郵便物の外、輸出米及木材の約四〇%をラングーンに搬出してゐるが、所謂ビルマ・ルート開通後に在りては、鐵道及道路と相俟つて援蔭物資の輸送をも行つてゐる。

内河航路としては、右の外アラカン河船會社ありてアキャブを中心としプチダウンその他との連絡を行つてゐる。サルウイン河は急流の爲河口より八十哩附近迄舟行あるに過ぎない。

領内交通上河川と共に看過すべからざるは運河で、領内に數多の運河が開鑿されてゐるが、その最も重要なものは下ビルマのツワント、シタシ・クエクト、ペギュー・シタンの三運河及上ビルマのアマラプラ運河(通稱シエタ・シヨシ運河)で、之等四運河の位置は左の如くである。

位置	目的	延長	幅員	水深	船舶
ツワント運河	ラングーン附近の支流カノン河口よりツワン河口に至る	二十三哩	水面三百呎	干潮時六呎	戎克、舢舨及河船

運河	位置	目的	延長	幅員	水深	船舶
シタン・クエクト運河	シタン河のモパリン村よりカドト河のクエクトに至る	シタン、ピリン兩河を連絡しピリン市との航運をはかる	十四哩	水面二百呎	干潮時四呎	戎克及舢舨
ペギュー・シタン運河	ペギューとシタン河流域のシタン市との連絡	イラワディ河よりシタン河に至る捷路	三十八哩	水面三十呎	干潮時三・五呎	河船、戎克、ランチ
アマラプラ運河	マダヤ河とイラワディ本流との連絡	ラングーンよりイラワディ本流に至る捷路	二十四哩	水面二百呎	干潮時六呎	戎克及舢舨

次に海運であるが、ビルマに於ける主要港はラングーン、バセーン、モールメイン及アキャブの四港で、外國及沿岸貿易の大部分は之等四港を通じて行はれる。

左に一九八一三九年及一九三九—四〇年に於ける外國貿易船舶出入隻數及噸數を示す。

港別	一九三九—四〇年		一九八一三九年	
	入	出	入	出
ラングーン	一、一三三	三、六一七	一、一九五	三、八三九
アキャブ	四四六	二七一	三八九	三一〇
バセーン	五八	一七九	三〇	八六
モールメイン	七四	一九二	三三	四九
其他	三七三	一五〇	四四五	一四九
合計	二、〇八四	四、四〇九	二、〇九二	四、四三三

右表の示すが如く、ラングーンは隻數噸數共に絶對的多數を占め、一九三九—四〇年度に於て隻數は四八・九六%、噸數は八二・九九%の割合で、貿易額に於ても外國貿易は總額の八五・三八%、沿岸貿易は四四・〇四%の率を占む。



ラングーン港はラングーン河(ライン河)の右岸ゾータン及ペギュー兩河の合流點に位置し、河口を離るゝと二十一哩の所に在り、河幅二哩、水深二十二呎、満潮時に於ては優に六・七千噸級の海洋船を碇泊せしめ得る。本港には歐洲―東亞間及日本―印度間定期船の殆ど全部が寄港し、わが日本郵船、大阪商船及三井ライン等も亦本港を定期寄港地としてゐる。

沿岸航路は主として英領印度汽船會社の所屬船に依つて行はれ、ラングーンを中心としてモールメイン、タボイ、メルグイ、ボクビン、サンドウエイ間を連絡してゐる。この外イラワディ・フロチラ會社はラングーン―バセーン間の交通を掌り、アラカン河船會社はアラカン地方沿岸諸港間及アキャブ―ラングーン間の連絡を行つてゐる。

一九三八―三九年及一九三九―四〇年に於ける各港別沿岸貿易船出入隻數及噸數は左の如くである。

港別	一九三八―三九年		一九三九―四〇年	
	入	出	入	出
ラングーン	四五三 <small>千噸</small>	三九二 <small>隻</small>	四八七 <small>千噸</small>	三九四 <small>隻</small>
バセーン	三九四	四八七	三九四	六〇〇 <small>千噸</small>
モールメイン	三五六	二二二	一〇六	三一九
其他	四三四	四三七	一〇八	三九一
合計	一、〇三五	九五八	一、〇二四	四七一
	二、三五〇	一、七七九	二、二六四	一、七六二
			二、一七七	一、五一一
			二、〇六五	一、四九四

#### 四、航空

ビルマの首都ラングーンは、歐亞航空路線に於ける一重要空港である。今次大戦發生前に於て英國のイムペリアル・エアウェイズのロンドン―香港線及ロンドン―濠洲線、佛國のメール・フランスのパリ―ハノイ線は何れもラングーン及アキャブを定期機の寄港地とし、和蘭のK・L・Mのアムステルダム―蘭印線の就航機も亦ラングーンに翼を休めたのである。

現在メール・フランスの航空路は全く休止状態に在り、イムペリアル・エアウェイズが起點をダーバンに改めて僅に連絡を保つてゐる外、K・L・Mの姉妹會社K・N・I・L・Mがラングーン經由シンガポール―リダ線を拓いてゐるに過ぎない。

尙、中國航空公司とビルマ當局との間に重慶―昆明―ラシオーラングーン間航空契約が成立し、既に一週一回定期航空を行つてゐるとの説があるが確實ではない。

ビルマに於ける領内航空は、イラワディ・フロチラ汽船會社の經營する所に係り、會社所屬の水上機がラングーン―ブローム―イェナンヂャウン間を一週二回、ラングーン―モールメイン間を一週三回就航してゐる。領内に於ける商業用飛行場はラングーン及アキャブの二箇所で、ラングーンでは陸上機は東北十一哩にあるミンガランドに於て、水上機はマンキー・ポイントに於て發着する。その他着陸場としてはバッセーン、マグイ、タボイ、ヴィクトリア・ポイント、モールメイン、サンドウエイ、カレワ等がある。



## 八、東印度諸島

東印度諸島の概念（面積、人口及住民―地勢及氣候―政治―財政及幣制  
―對外貿易―産業） 東印度諸島の交通機關（鐵道―道路―海運―航空）

### 東印度諸島の概念

#### 一、面積、人口及住民

東印度諸島はアジアの東南部、東經九十五度より百四十一度、北緯六度より南緯十一度、即ち東西五千籽、南北二千籽に亙る洋上に散在する大小多數の島嶼より成る。そのうち主要な島嶼は大スンダ列島（スマトラ、ジャヴァ、ボルネオ、セレベス等）、小スンダ列島（バリ、ロンボック、スンバワ、フロレス、スンバ、チモールの西南半等）、モルッカ群島（ジロロ、セラン、ブルー、スーラ等）、ニューギニア（パプア）の西半及その屬島で、和蘭が完全に開發したのはジャヴァ島及マヅラ島に過ぎず、その他の諸島は總て之を外領と稱する。  
一九三〇年の國勢調査に依る東印度諸島の面積及人口は左の如くである。

面積(千方籽)	人口(千人)	面積(千方籽)	人口(千人)
ジャヴァ及マヅラ	一三二	内	スマトラ
其の他外領	一、七七二		ボルネオ
			四二二
			五三四
			七、六六一
			二、一六四

セレベス 一九〇 四、二二八 合 計 一、九〇四 六〇、七二六

即ち總面積百九十萬方籽で、我國の約三倍、歐露を除いた歐洲の約半分、和蘭本國の約五十八倍に當つてゐる。總人口六千七十三萬人であるが、そのうち約七〇％に當る四千七百七十一萬七千人はジャヴァ及マヅラに集中し、一方籽當り三百十六人といふ稠密さを示してゐるが、外領の密度は概して粗で、ボルネオの如きは一方籽當り四人に過ぎず、従つて全領一方籽當り平均三十二人となつてゐる。

住民は回教を奉ずる海岸島嶼種族で、五十餘種に上るのであるが、ジャヴァ族の二千七百八十萬人、スンダ族の八百五十九萬五千人、マヅラ族の四百三十萬五千人等を主とする。之等土民は性質概して温順であるが、勤勉ではなく、知識の程度も極めて低く殆ど文字を解しない。

外來人のうちで最も多數を占めてゐるのは支那人で、その數百二十三萬三千人に上り、經濟上の實權は殆ど彼等の掌握する所である。歐洲人のうちでは和蘭人最も多く、二十萬八千人を數へ、獨・英・瑞・米・白等之に次ぎ、日本人は七千餘人、主に商業及農業に従事してゐる。

#### 二、地勢及氣候

東印度諸島の地形は、主としてヒマラヤ山系の支脈印度支那山系の延長に依つて形成せられたスンダ山系群と日本よりフィリピン群島に入り複雑化するスーラ山系群との交錯とに依つて成り、之等二大山系に並行してスンダ火山帶及太平洋西部火山帶とが走つてゐる。従つて東印度諸島を構成する島嶼の大部分は火山帶に屬し、



火山の數に於ても又その活動の頻繁さに於ても世界で著名である。各島嶼は丘陵地が多く、ボルネオを除いては平野に乏しく、河川も亦少いが、スマトラ及ボルネオにあるものは水量も多く、船舶の航行に適し、島内交通路として重要な役割を持つてゐる。

氣候は赤道氣候帯に屬し高温多濕で、平均氣温は二六・七度を示し、寒暑の差は非常に少い。氣温の最も低い月は一月で二六・二度、最も高い月は五月で二七・一である。赤道以南の地に於ては六・七月に氣温が低下し、九月に再び上昇し、十月には五月と略同様な高温となる。雨量は概して多く平均年量三千五百耗に達し、乾濕二季に分れる地方と常雨帯の地方とがある。

### 三、政 治

東印度諸島の植民地化は十七世紀に始る。一六〇二年バンタムを根據地とした和蘭東印度會社は、本國の援助の下に葡萄牙の勢力を驅逐し、東西印度諸島に政治的且つ貿易的地盤を築きあげた。爾來二百年の永きに亘り東印度會社は東印度諸島を統治したが、一七九八年に至り會社は解散せられ、統治權は和蘭國王に移り、一八一〇年より一六年に至る佛英統治時代を経て、國王は獨裁的統治を行ひ來つたが、一八四八年憲法改正の結果國王の權限は縮小せられ、一八五四年に東印度統治法が制定せられて統治上の重要事項は總て本國政府の決定することとなつた。一九〇三年地方分權令發布せられ、一部地方の自治が認められ、一九二一年再び憲法の改正あり、總督の一般行政に對する權限は著しく擴大せられた。

東印度諸島統治に關する基本法は、一九二五年制定の「印度國家規範」(Indische Staatsregeling)で、同法は一九二七年五月及一九二九年四月の二回に亘つて修正された。同法に依り外交權は本國政府に殘されてゐるが、最高統治權は和蘭國王任命の總督 (Gouverneur General) と蘭領印度評議會 (Raad van Nederlandsch Indië) に屬する。同評議會は總督を議長として一名の副議長と四名乃至六名の議員を以て構成され、總督の諮問機關として統治に關與畫策するものであるが、直接行政には參與しない。立法權は總督と國民議會 (Volksraad) に屬する。國民議會は一九一八年に創設せられ、領内住民の福利増進の爲必要な事項を決議し、又蘭印關係法案を本國議會に先ち附議し得る權限を與へられてゐるもので、三十名の原住民土人議員、二十五名の和蘭人議員、五名の外來人議員、計六十名の議員より成る。議長は和蘭國王に依つて任命せらる。

中央行政機構としては、總督の下に司法、内務、教育宗教、經濟、交通土木、財政の各部が置かれ、各部長官を設く。地方行政は直轄領と外領即ち隸屬土侯領とに分ち、前者は總督任命の知事に依つて治められ、後者は總督監督の下に土侯が支配するものであるが、實權は和蘭人理事官の掌握する所である。

### 四、財政及幣制

東印度諸島の經濟は原始産物即ち主として農産物の輸出に依存すると云ふも過言ではなく、政府歳入の大部分も稅收入よりも官業及專賣收入より成る。従つて世界の好不況の影響を被ることも甚大で、一九二八年度に於ける歳入は八億三千六百ギルダーであつたが、一九三四年度に於て四億五千萬ギルダーにまで激減し、政府當局は



極力歳出の節減に努めたにも拘らず年々赤字に喘えでゐるのである。茲に最近五年間に於ける歳出を掲げよう。

歳	入	出
一九三四年	千ギルダー 四五四、三七六	四六三、一三四
一九三五年	四六三、一三四	四七一、二九一
一九三六年	四七二、二九一	四三六、七四七
一九三七年	四七六、一七二	四七六、一七一
一九三八年	五〇八、四七三	四七八、一二三
一九三九年	五〇八、四七三	五二二、七四七

蘭領印度の本位貨幣は十ギルダー (Guilder, Guilder) 金貨で、純分九〇〇金六・七二〇の瓦を含むものであるが實際に於ては無制限法貨たる銀貨及補助貨幣を流通せしめてゐる。

尙ギルダー貨は對英七ギルダー六〇、對米一弗八八五にリンクされてゐた。貨幣の種類は十ギルダー、五ギルダー、二・五ギルダー、〇・五ギルダー、二十五セント、十セント、五セント、二・五セント、一セント等である。

### 五、對 外 貿 易

東印度諸島の對外貿易は、第一次世界大戰を契機として著しき發展を遂げたが、世界不況の打撃を受くることも亦甚しく、一九二五年の世界貿易總額中に於て占むる割合一・七三%を最後に漸落の一途を辿り、一九三五年には一・二七%まで低落し、一九三六年以降に於て漸く回復の兆を示してゐる。

#### ○東印度諸島對外貿易金額 (單位千ギルダー)

輸 入	輸 出	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
四四四、六七九	四四四、六七九	五三七、六五八	九五一、一九四	六五七、三九五	七四五、八一八	四六九、七一七
二七二、四四三	二八一、七九二	四九〇、五七九	四七八、四五〇			

主要輸出品は、一九三九年度に於てゴム(總額の二六・四%)、石油(二〇・八%)、砂糖(一〇・三%)、錫(七・九%)、茶(七・七%)、煙草(三・六%)、コプラ(三・四%)、パームオイル(二・一%)等の農産物である。之を相手國に就いて見るに、多年和蘭本國が首位を占め、一九三八年度に於て第二位シンガポール、第三位米國、第五位日本であつたが、三九年度に於ては米國は總額の一九・七%を占め一躍第一位となり、和蘭は三位に下つた。左に最近五箇年間の輸出相手國の推移を示さう。

和 蘭	シンガポール	米 國	濠 洲	英 國	日 本
一九三五年	一〇〇、二〇一	六六、六二〇	二一、五五六	三〇、五四七	二四、二五三
一九三六年	二二・五%	一四・九%	四・八%	六・九%	五・四%
一九三七年	一四〇、一二六	六五、四五九	二五、五二五	二七、六七九	三〇、二九六
一九三八年	二五・四%	一七・四%	四・六%	五・〇%	五・五%
一九三九年	一八五、八六六	一八三、七二九	一七七、一六九	三七、四四七	五〇、一二九
	一九・六%	一九・四%	一八・七%	三・九%	五・三%
	一三三、一〇〇	一〇八、九六四	八九、二八五	二八、四七一	三五、一二五
	二〇・四%	一六・六%	一三・六%	四・三%	五・三%
	一〇七、〇〇〇	一二四、〇〇〇	一四五、〇〇〇	四一、〇〇〇	三四、〇〇〇
	一四・四%	一六・七%	一九・七%	五・五%	四・六%

主要輸入品は、綿織物(總額の一五・〇%)、機械及器具(一〇・三%)、鐵鋼及同製品(九・二%)、食料品(五・〇%)、綿以外の織物(四・九%)、絲類(四・〇%)、米(三・九%)等で、之を相手國別に就いて見るときは、一九三二年來日本が和蘭を凌駕して首位にあつたが、最近第二位に落ちたのである。即ち一九三三年度に於ける三〇・一%を最後に漸減し、三九年度に於ては和蘭二二・二%、日本一五・〇%となり、三九年度に於ては和蘭二二・四



%、日本一八・九%の割合である。日本に次いで、左表の示すが如く、米國の一四・二%、獨逸の九・二%、英國の七・四%、シンガポールの七・四を擧げ得るであらう。

和 蘭	日 本	米 國	獨 逸	英 國	シンガポール
三六、四二三	八二、六二八	一八、八七一	二二、〇四一	二一、八三二	二九、三〇一
一三、四四%	三〇、一%	六、九%	八、一%	八、〇%	一〇、八%
四七、一一二	七五、三一八	二一、九〇四	二五、六一七	二二、一三三	二八、三七七
一六、七%	二六、七%	七、八%	九、一%	七、八%	一〇、一一七
一〇〇、八五四	一二四、六八八	四九、八六五	四一、八八九	四〇、四一六	三七、六一六
二〇、三%	二五、〇%	一〇、〇%	八、四%	八、一%	七、六%
一〇六、一四〇	七一、九一九	六〇、一七九	四九、〇五〇	三八、一七一	三五、九二三
二二、二%	一五、〇%	一〇、二%	一〇、三%	八、〇%	七、五%
九六、五六五	八五、一三六	六三、七八七	四一、二三四	三三、三一〇	三三、五四九
二一、四%	一八、九%	一四、二%	九、二%	七、四%	七、四%

以上の如く、日本の對東印貿易に於て占むる地位は片貿易の傾向顯著で、之を如何に調整するかは兩國間に於ける懸案であつた。最近國際情勢の推移に伴ひ、日本は東印の物資に期待する所大なるものあり、新なる交渉が開始せられたが、圓滿なる結果を見るに至らなかつたことは周知の如くである。

茲に注目すべきは、輸出入雙方に於て最近米國の躍進著しき點で、一九三五年度に於て米國は輸出總額に對しては一四・三%を占め既に第三位にあつたが、輸入總額に對する割合は六・九%、第六位に過ぎなかつた。然るに一九三九年度に於ては輸出第一位、輸入第三位の地位を占むるに至り、之を輸出品の大宗である所のゴムに就いて見るに、米國向は一九三八年度四千五百六十五萬ギルダ、總額の三四・二%、三九年度に於て八千八百四十萬

ギルダ、四五・四%に上り、而も殘餘の二分の一の輸出先である所のシンガポールからは大部分を米國に再輸出してゐたのである。ゴムに次いで對米重要輸出品は錫で、一九三八年までは産額の殆ど全部が和蘭に仕向けられたのであるが、三九年度に於ては三五・六%、五千三百四十四噸が米國へ送られてゐる。最近迄米國はゴム及錫供給を確保せんが爲、種々必要なる手段を講じてゐた。之即ち米國が國防計畫遂行上東印に依存する所大なるものあるを物語るものであらう。輸入の増加は主として機械類及軍需品の激増に起因するもので、石油及パラフィン工業用機械の輸入は、米國の東印に對する投資の漸増と相俟つて論ぜらるべきである。斯くの如く戰前米國の東印に對する關係は著しく緊密化し、その關心も一段と高りつゝあつたのである。

### 六、産 業

東印度諸島は極めて豊富な天然資源に恵まれるにも拘らず、ジャヴァ及スマトラ二島以外は未だ殆ど開發が行はれてゐない。その産業の根幹をなすものは農業であるが、之を農園農業(エステート農業)と土人農業の二形態に分つことができる。農園農業は多く會社組織で、歐洲人、支那人及日本人等に依つて經營せられ、耕作物は砂糖、ゴムを大宗とし、その他ガタペルチャ、フィカス、珈琲、茶、煙草、規那、ココア、椰子、コカ、オイルパーム、肉荳蔻、麻、胡椒等、専ら輸出を目的とするもので、土人農業は小規模で原始的生産方法に依るもの多く、米、玉蜀黍、タピオカ、落花生、豆類等土人の生活必需品の生産を目的としてゐたが、最近ゴムその他輸向農産物の耕作に従事するものが著しく増加した。



最近四年間に於ける農園主要生産品を擧ぐれば左の如くである。

○一九三六—三九年農園主要生産品産額 (單位百萬瓩)

種別	一九三六年	一九三七年	一九三八年	一九三九年
砂糖	五七五	一、三八〇	一、三七六	一、五六二
ゴム	一六二	二四五	一七五	一九八
茶	七六	七五	八一	八四
珈琲	五〇	六二	四六	五八
規那	一〇	一〇	一一	一二
椰子油	一七五	一九九	二二七	二四四
椰子仁	三六	四二	四八	五四
カ、オ	一・三	一・七	一・六	一・七

右各種農産品中砂糖は最も重要なもので、ジャヴァ及マヅラに於て生産せられ、その耕作は集約的で三年輪作の方法を採つてゐる。最近各國の生産増大、自給自足主義と世界不況とに起因し著しき打撃を被り、一九三〇年に於ける作付面積四十八萬九千エーカー、産額二百九十一萬六千噸より一九三六年には作付面積八萬八千エーカー、産額五十七萬五千噸にまで激減した。この間蘭印政府は之が對策に腐心し、一九三二年十二月砂糖管理法を公布し、一九三六年一月更に新法令を公布して一九四〇年迄生産及輸出を管理し之が復興に勗めつゝあつた。尙砂糖以外の生産品で重要なものはゴムで、世界産額の三三・五%を占め、マレーに次いで第二位にあり、オイルパームは第一位、茶及珈琲は第三位、規那の世界産額の九二%を占め何れも重要な輸出品となつてゐる。

林業はチーク材を以て代表的産物とするのであるが、全部官有林に産し、その面積は八十一萬八千ヘクター、採伐量は十七萬八千立方米である。牧畜は土人の副業として奨励されてゐるが、地形の關係上發達せず、主なる家畜は牛四百萬頭、水牛三百二十萬頭、山羊四百萬頭、羊百八十萬頭、馬六十四萬頭、豚九十九萬頭等である。水産業は極めて幼稚で、年々一千ギルダー内外の水産物を輸入してゐる状態であるが、最近日本人がセレベス及ジャヴァ方面に進出して漁業に従事し、バタビア市場に於ける水揚年額百五十萬ギルダー内外のうち、四分の一を占むる成績を擧げてゐるのは注目すべきであらう。

東印度諸島に於ける鑛産は多種豊富であると謂はれてゐるがその大部分は外領にあり、調査不十分と交通不便とに因り未開發のものが多し。主要鑛産物は錫、石油及石炭で、錫はバンカ、ビリトン、シンケブ諸島に産し、世界産額の二七%を占め第三位に在る。うちバンカ錫は政府直營の下に採鑛せられ、ビリトン及シンケブのそれは半官半民の會社に依つて經營せられてゐる。石油はスマトラ、ボルネオ、タラカン、ジャヴァ等に産し、現在最も發達してゐる油田は、スマトラのパレムバン及ヒヂャムビ、ボルネオのサンガサンガ等のそれで、原油の生産は蘭英系のバターフェ石油會社が五八%、スタンダード系のコロニアル石油會社が二七%、半官半民の蘭印石油會社が一五%を占め、殆どこの三會社の獨占に歸してゐる。尙日石及三井系と和蘭石炭會社オーストボルネオとの共同出資に成るボルネオ石油會社があるが、未だ産油に至つてゐない。石炭は埋藏量七億七千五百萬瓩、可採炭量六億四千二百萬瓩と稱せられ、スマトラ及ボルネオに之を産するが、主なる炭田はスマトラのオムビリン及ブリット、アッサムの兩炭田で何れも官營である。以上主要三鑛の生産高左の如し。(單位瓩)



種別	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
錫	二〇、五〇八	三一、二二一	三九、七六〇	二七、七三七	二八、二〇〇
石油	六、〇八一、六二三	六、四三七、七九二	七、二六一、〇〇八	七、三九七、七七四	七、九四八、六九四
石炭	一、一一〇、九五三	一、一四七、一九六	一、三七三、一八二	一、四五六、六四七	一、七八一、一八二

その他鑛産物として擧げ得るものは、スマトラの金及銀、ジャヴァのマンガン鑛、硫黄、セレベスのアスファルト、燐鑛、バンカ及ビリトンのウォルフラム鑛、ピントンのボーキサイド等で、鐵、鉛、亜鉛等は埋藏量豊富であるが、未だ開發されてゐない。

工業は農業及鑛業に附屬するもの大多數を占め、その他は企業新らしく現に發達途上にあり、最近織物工業が政府の獎勵に依り擡頭しつつあるを擧げ得るのみである。

### 東印度諸島の交通機關

#### 一、鐵道

東印度諸島に於ては鐵道建設上地勢及氣候に起因する幾多の障礙あり、而も諸島沿岸に於ける海運業は夙に發達を遂げてゐたので、船舶との競争は不可避の状態にあつた。従つて國營鐵道の創設に就いては和蘭本國に於ても蘭印政府にありても反對があり、又營利會社に對する危険の補償に關しても異論があり、その前途遠たるを思はせたが、一八六二年に至りジャヴァに蘭領印度鐵道會社が創立せられ、政府より鐵道敷設權を得た。斯くて

一八七三年ソロ（スラカルタ）及ジョクジャカルタよりスマランに至る鐵道が開通した。次いで一八七九年蘭印政府當局に依つてスラバヤ―パスルアン間の鐵道が建設されたが、この鐵道は和蘭國會の承認を得ずして一八七五年起工され、建設中之を國營にすべく正式に決定したもので、當時の國會の「ドグマティスト」の言を藉りれば「密輸入」されたのである。

爾來東印度諸島に於ける鐵道は建設上且つ經營上幾多の困難と戦ひ發達し來つたのであるが、最近に於ける總延長料は七千三百九十三料で、うちジャヴァ（マヅラを含む）に在るもの五千四百十八料、スマトラにあるもの千九百七十五料、他の諸島には全然鐵道なく、會てセレベスのマカッサル附近に小鐵道が敷設されたことがあつたが、營業不振の爲廢業した。現存鐵道を大別すれば左の如くである。

線名	軌間(米)	料程	所在島名
蘭領印度鐵道會社線	一・四三五 一・〇六七	二六一 六〇二	ジャヴァ
國有鐵道線	一・〇六七	二、九二九	ジャヴァ
デリ鐵道線	一・〇六七	九〇九	スマト
其他會社線	〇・七五〇	五一二	スマト
備考	一・〇六七	五五四	スマト
ジャヴァに於ける國有鐵道線中〇・六米軌間のものもあるも料程不明。	一・〇六七	一、六二六	ジャヴァ及マヅラ

#### (一) 蘭領印度鐵道會社 (Nederlandsch-Indische Spoorweg-Mij)

蘭領印度鐵道會社は一八六二年ジャヴァに於て創立せられ、一八七三年蘭印に於ける最初の鐵道である所のス



ラカルタの土侯の主都ソロ及ジョクジャカルタより商港スマランに達する線路を建設し、次いでウキレム一世に至る枝線を完成した。右幹線建設に當り會社は標準軌間一・四三五米を採用したが、その後建設せる幹線の軌間は總て一・〇六七米で、現在東印に於ては之を標準軌と稱し、世界的標準軌は廣軌と呼んでゐる。爾來會社は技術上且つ財政上異常なる困難を嘗め、特に財政難は深刻を極むるものあり、屢々危機に瀕したが、能く之を克服して年々新線を建設し、ジャヴァ島北岸に於ける主要幹線スマラン—グンデイ—スラバヤ間三百五十二杆及其他の幹枝線を完成し、次いでバタヴィア—バイテング間五十杆を建設したが、本線はその後政府に買収せられた。斯くて一九三七年に於て、蘭領印度鐵道會社經營線は、所謂廣軌線（一・四三五米）二百六十一杆（ジョクジャカルター—プロスト間五十六杆を含む）、所謂標準軌線（一・〇六七米）六百二杆、合計八百六十三杆で、所有車輛は機關車六十八輛、客車三百三十三輛、貨車三千五百五十七輛である。

蘭領印度鐵道會社の業績は概して良好なりとは言ひ難く、特に世界不況に當りては甚しき影響を受けた。左の數字は稍々舊いが、以てその一端を窺ふに足りるであらう。

項目	一九三五年	一九三六年	一九三七年
營業總收入	七、〇〇三、三五九 <small>キルダ</small>	六、七〇二、三七三 <small>キルダ</small>	八、四二九、五九六 <small>キルダ</small>
營業費	四、八九〇、七六二	四、二三一、七〇一	四、六一三、〇八〇
營業益金	二、一一二、五九七	二、四七〇、六七二	三、八一六、五一五
營業係數(%)	七三・六一	六六・七九	五九・六八
損益	缺 六三八、一六四	缺 一五二、五七六	六八五、三五七
配當(%)			三

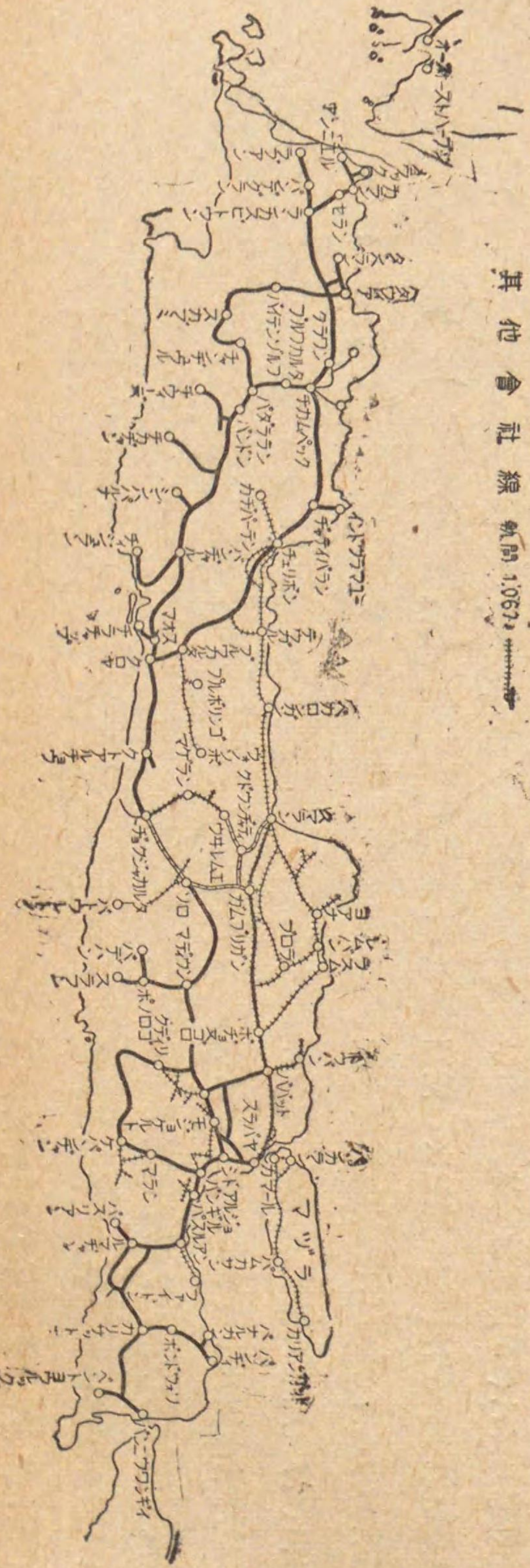
尙最近二年間に於ける旅客貨物收入及數量は左の如くである。

	一九三六年	一九三七年
輸送旅客數	四、八七九 <small>千人</small>	五、九三五 <small>千人</small>
輸送貨物噸數	九九〇 <small>千噸</small>	一、三一七 <small>千噸</small>
收入	六、三三六 <small>千キルダ</small>	七、七二九 <small>千キルダ</small>

以上の如く、一九三六年度の營業總收入は三五年度に比し約三十萬キルダ、四%を減じてゐるが、その原

### ジャヴァ鐵道略圖

國有鐵道線 1,067米  
 蘭領印度鐵道會社線 1,435米  
 其他會社線 1,067米







南及西海岸スマトラ鐵道略圖

國有鐵道線 軌間 1,067米

因は大幅の貨物運賃割引を行った點に在り、その結果貨物輸送噸數は反つて九十四萬二千噸から九十九萬噸に増加してゐるのである。一九三七年度に於ける營業總收入が三六年度に比し二二%の増加を示してゐるのは、世界不況回復の兆が漸く現れたと言ひ得るのであるが、地方的原因としては、砂糖工場を増設、輸入品の増加、レンバン油田の生産擴充、バテイク織（ジャヴァ更紗）の振興等を擧げ得る。従つて貨物輸送噸數は前年度の九十九萬噸から百三十二萬噸へ増加し、旅客數も亦四百八十八萬人から五百九十四萬人に激増してゐる。斯くの如く一九三七年度に於て會社は數年來になき好成績を擧



北部スマトラ

國有アテ線 軌間 0.750米  
デリ鐵道會社線 軌間 1.060米

げ、一九三一年以後六年目にして三分の配當をなし得たのである。

(二) 國有鐵道線

一八七九年最初の國有鐵道線スラバヤーバンギルーパスルアン間が建設され、次いでパンギルに於て分岐しマランに至る線が敷設された。その延長九十八軒、軌間一〇六七米、前述せる所謂「密輸入」線が之である。爾來國有鐵道線の建設工事は着々として繼續され、一八九四年にはジャヴァの二大港市バタヴィアースラバヤ間に於て、マランーマディウンーソロ間、ジョクジャカルターマオスーバンドンーパダラン間が開通し、茲にパダランーチャンヂェウルースカブミーバイテンゾルフ間の山岳及峽谷鐵道線、バイデンゾルフーバタヴィア間の蘭領印度鐵道會社線を通じて、バタヴィアとスラバヤとの間は結ばるゝに至つた。



次いでバタヴィアを起點とし、パダランに至る線路竣成し、その結果スラバヤとの距離は著しく短縮され、前述山岳及峽谷鐵道線、蘭領印度鐵道會社線は重要性を減ずるに至り、前者は一九〇六年、後者は一九一三年政府に依つて買収された。

右短縮線竣成に引續きチカムベックに於て分岐し、チェリボンに至る線路建設せられ、一九一七年に至りそれはクロジヤまで延長された。一九二九年政府は蘭領印度鐵道會社の所有線ソロ（スラカルタ）—ジョクジャカルタ間の軌間一・四三二五米の線路を借入れ之を三軌道に改めたので、バタヴィア—スラバヤ間の最捷徑路は國營線として統轄せらるゝに至つた。

右幹線建設と相前後し、或はその後に於て、政府は年々各地方に於て新線を建設し、その線路は西はスンダ海峽に達し、東はパナルカン及バリ海峽に面するバンニウワンギに至つてゐる。一九七八年現在に於てジャヴァに於ける國有鐵道線の總延長は二千九百二十九杆で、軌間はチカベック及クラワンより海岸に至る小枝線の〇・六米なるを除き他は總て一・〇六七米である。一九二五年バタヴィア周邊の鐵道及タンジョン・プオオグーバイテ—ンゾルフ間延長百二十八杆（内復線三十一杆）を電化した、費用巨額に達した爲前途の工事は中止した。

國有鐵道はジャヴァの外、スマトラに總延長一千四百二十一杆の線路を有する。それは北部のアチエ線、西スマトラ線、南スマトラ線の三線に分たれ、孰れも二級鐵道である。

一九七五年軍當局はアチエ族鎮撫の必要から、アチエの首都クッタラチャ附近に於て軍用鐵道を敷設した。之即ち現在のアチエ鐵道の發軔で、一八八六年に至り首都を繞る保壘線に食糧糧秣を供給する必要上、之を延長し

て環狀線を設けた。軌間は軍用道路との關係から〇・七五米が採用された。その後地方平靖に赴くに伴ひ之等線路は漸次撤去せられ、クッタラチャを起點とし南方へ向つて鐵道は建設せられたが、工事が最も活潑に進捗したのは一八九七年であつた。本線は後國有鐵道に移管せられ、現在に於てはクッタラチャー—パンダガラ—スス港間約五百十二杆の杆程を有してゐるが、營業不振の爲屢々運轉休止が考慮せられ、主として軍事上の必要から命脈を保つてゐる状態である。尙、本線はベジタン附近で軌間一・〇六七米のデリ鐵道線（後出）と連絡し、ベジタン—パンダガラ—スス港間線路は共同經營となつてゐる。

西スマトラ線はサワ・ルントの石炭をバダン及エムマ港へ輸送する爲に一八〇〇年代末に建設されたもので、峻嶮な山岳地帯の急勾配を克服する爲に齒輪鐵道が設けられてゐる。軌間一・〇六七米、延長二百六十四杆で、地方的に孤立し、他鐵道とは全く連絡してゐない。

南スマトラ線は軌間一・〇六七米、ジャヴァ島のメラクと相對するオーストハイブンを起點とする。メラクとの間には毎日一回航送船の發着がある。本線はブラブームリに於て分岐し、一はムシ河口のケルタパテイに達する。ケルタパテイの對岸には海港バレムバンあり、東印のヴェニスと稱せられ商業が盛大である。一はラハットを經由してルブーク・リンガウに至る線で、ムアラ・エニムからタンジョン・エニムに通ずる支線にブキット・アッサム炭礦の所謂レマンタン炭を搬出してゐる。本線は總延長六百四十五杆に達し、ジャヴァよりの大量移民と相俟つて地方開發上重要な役割を演じてゐる。

以上ジャヴァ及スマトラに於ける合計四千三百五十杆の國有鐵道は、蘭領印度國有鐵道總局に依つて管理せら



れ、同總局は之をバンドウンに置き、一九三六年四月一日の改正管理組織法に依れば、局内を官房(文書、人事、庶務、經理の各部を置く)、資材局、建設局(建築及橋梁、運轉、保安及通信の各部を置く)、機械局(列車、車輛、工場の各部を置く)、運輸局(技術運用、營業、運輸、宣傳法規附帶事業、監査の各部を置く)等に分つてゐる。

次に國有鐵道線の運輸狀況の概略を述べよう。先づ旅客運輸で特記すべきは、バタヴィア—スラバヤ間に於ける急行列車である。最初バイテンゾルフ經由の場合、右區間の旅行は實に三日を要したのであるが、チカムペック及パダラン經由線の開通に依り二日間に短縮せられ、次いでチェリボン及クロヤ經由線完成するに及び一九二九年初めて晝間直通急行列車の運轉を見、十三時間半を以て兩地間を走破した。一九三四年十一月には更に十二時間に短縮せられ、それと同時にバタヴィア—バンドン間毎日四本の、スラバヤ—マラン間に五本の急行列車が運轉せられた。之等急行は四本急行及五本急行と呼ばれ、前者は2-C-2テンダー機關車(一三〇〇型)に依つて牽引され、バタヴィア—ブルワカルタ間の平坦區間百二軒、ブルワカルタ—パダラン間の山岳區間五十六軒(標準勾配千分の十六、曲線半徑二百米)、パダラン—バンドン間の平坦區間十七軒を通過するのであるが、平坦區間に於て時速百軒、山岳區間に於ては五十五軒を以て走破してゐる。後者も亦同型の機關車を以て牽引され、スラバヤ—バンギル間の平坦區間四十七軒、バンギル—マラン間の山岳區間四十九軒(内二十五軒の標準勾配千分の二十一、曲線半徑二百米)を一時間半で走行してゐる。次いで一九三六年十一月多年保安上の理由に依り實行を躊躇してゐたバタヴィア—スラバヤ間の夜間急行列車の運轉を斷行した。同列車はバタヴィア—スラバヤ間十三時間、スラバヤ—バタヴィア間十三時間四十分を要する。この列車の爲鐵道當局は普通客車六輛を寢臺

車に改造し、次いで幅三米長さ二十米の大型寢臺車及特大型食堂車を製作した。右夜間急行の實現に依り晝間急行の旅客は一時減少したが、夜間急行は一・二等旅客を主とし、晝間急行は三等旅客を主とする建前で運輸の配分を行つた結果大なる成果を収めた。尙、一九三六年五月一日以降從來特別運賃率二五(綠色乗車券)に依つて運賃を輕減してゐた三等を四等に改めた。

貨物運送も最近著しく改善され、集配運送も實施されて居り、二・三區間に於ては夜間輸送が行はれてゐる。大宗貨物は、砂糖、米、木材及鑛石類である。

國有鐵道の營業總收入は一九二九年には八千二百萬ギルダに達したが、その後世界不況の影響を受けて漸減した。世界經濟復興の兆が鐵道に現れたのは一九三六年で、それは一九三七年度の増收に依つて看取し得る。最近三箇年間の國有鐵道營業成績及運輸成績、車輛數、従業員數等を左に掲ぐ。

○營業成績

	一九三七年	一九三八年	一九三九年	一九四〇年(概算)
營業收入	三三、九三九、五七三	三五、二三五、九五八	三九、二一三、二九一	四一、一九五、六六〇
ジャヴァ	二七、九二八、九七二	二八、六六〇、一四〇	三一、六九七、九〇〇	三二、四八六、二三〇
南スマトラ	三、〇〇三、〇五一	三、二〇七、六五五	三、七七八、一八一	四、八五〇、〇九八
西スマトラ	一、八四六、九三九	二、二一一、八八五	二、四六七、〇〇三	二、四八〇、二二一
アチエ	一、一六〇、六一一	一、一五六、二七八	一、二七〇、一九六	一、三七九、一〇九
營業支出	二四、三六六、六三六	二八、〇一九、三一	二八、八二九、四一五	二九、二三一、三四六
ジャヴァ	二〇、三五八、三〇三	二三、三九七、七八五	二四、〇七八、三八八	二四、三六二、九〇六

八、東印度諸島

二八五



大東亞共榮圏の交通現勢

南スマトラ	一、八七三、九〇七	二、二八三、三五八	二、三三五、〇一六	二、四四八、六七三
西スマトラ	一、二六三、〇九二	一、四一八、〇四八	一、四二九、八八二	一、四三〇、九九九
アチエ	八七一、三三四	九二〇、一一〇	九八六、一二八	九八八、七六七
益金	九、五七二、九三七	七、二一六、六四七	一〇、三八三、八七五	一一、九六四、三一四

二八六

○運輸成績

旅客輸送人員(千人)

ジャバ	一九三七年 三一、一一二	一九三八年 三三、三八二	一九三九年 三四、六四一	一九四〇年(概算) 三七、二六六
南スマトラ	一九三七年 一、七四五	一九三八年 一、七五八	一九三九年 一、七五一	一九四〇年(概算) 二、一〇一
西スマトラ	一九三七年 三、三九五	一九三八年 三、〇八八	一九三九年 三、〇三四	一九四〇年(概算) 三、三二三
アチエ	一九三七年 三、三三三	一九三八年 三、二二四	一九三九年 三、一二一	一九四〇年(概算) 三、一七四
計	一九三七年 三九、六〇五	一九三八年 四一、四五〇	一九三九年 四二、五四七	一九四〇年(概算) 四五、八六四

旅客人料(單位千人料)

ジャバ	一九三七年 九二八、四〇二	一九三八年 九七七、三九二	一九三九年 一、〇三〇、四三六	一九四〇年(概算) 一一、一一二、一三八
南スマトラ	一九三七年 八八、九一四	一九三八年 八七、〇四七	一九三九年 八六、〇九八	一九四〇年(概算) 一一、三、七二四
西スマトラ	一九三七年 五七、四六三	一九三八年 五〇、九六五	一九三九年 五一、三四三	一九四〇年(概算) 五九、五三九
アチエ	一九三七年 五八、二七〇	一九三八年 五八、四八六	一九三九年 五七、八四二	一九四〇年(概算) 六六、六〇九
計	一九三七年 一、一三三、〇四九	一九三八年 一、一七三、八九〇	一九三九年 一、二二五、七一九	一九四〇年(概算) 一、三五二、〇一〇

旅客収入(自動車収入を含む、單位ギルダー)

ジャバ	一九三七年 八、二五九、六九五	一九三八年 八、八五九、四二八	一九三九年 九、三四四、〇一五	一九四〇年 九、九三九、一三七
-----	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

手小荷物収入

南スマトラ	一九三七年 八二三、二九九	一九三八年 七九六、八六二	一九三九年 八一〇、三二一	一九四〇年 一、〇一三、三二四
西スマトラ	一九三七年 四一三、二四一	一九三八年 三五九、二六三	一九三九年 三六一、二八二	一九四〇年 三九八、八三六
アチエ	一九三七年 四三七、四〇二	一九三八年 三九九、八七二	一九三九年 三九三、四九三	一九四〇年 四二〇、三七六
計	一九三七年 九、九三三、六三七	一九三八年 一〇、四一五、四二五	一九三九年 一〇、九〇九、一一一	一九四〇年 一一、七七一、六三七

貨物輸送噸數(單位噸)

ジャバ	一九三七年 一七二、一〇五	一九三八年 一八二、三九〇	一九三九年 一八四、一六七	一九四〇年 二〇一、八四五
南スマトラ	一九三七年 九、九八四	一九三八年 一一、五二六	一九三九年 一〇、四六六	一九四〇年 一四、〇四九
西スマトラ	一九三七年 一、八八七	一九三八年 二、三〇五	一九三九年 二、二〇七	一九四〇年 三、五四五
アチエ	一九三七年 一一、一七八	一九三八年 一〇、四六五	一九三九年 一一、〇一一	一九四〇年 一二、二九七
計	一九三七年 一九六、一五四	一九三八年 二〇六、六八六	一九三九年 二〇七、八五二	一九四〇年 二三一、七三六

貨物噸料(單位噸料)

ジャバ	一九三七年 四、三〇〇、二九二	一九三八年 三、九七五、四五二	一九三九年 四、五一二、二一八	一九四〇年 四、四三六、六八二
南スマトラ	一九三七年 六〇三、六九二	一九三八年 六三五、四七二	一九三九年 八二三、五一六	一九四〇年 一、〇一三、〇七六
西スマトラ	一九三七年 七六八、八八〇	一九三八年 八一二、二七七	一九三九年 八九二、六四八	一九四〇年 八七五、七二六
アチエ	一九三七年 一六一、七七七	一九三八年 一七二、八一〇	一九三九年 一九二、三四八	一九四〇年 二〇六、一九四
計	一九三七年 五、八三四、六四一	一九三八年 五、五九六、〇一一	一九三九年 六、四二〇、七三〇	一九四〇年 六、五三一、六七八

八、東印度諸島

二八七



貨物収入 (單位ギルダ)

ア	一二、六二五、四〇八	一五、四六一、一〇九	一八、二五七、四六七	二一、八三二、五六三
チ	六二六、八三五、三六〇	六二三、四五四、七七六	七一一、七七六、〇四五	七七八、六七五、五三七
計	一九三七年	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
ジャヴァ	一八、〇五六、四八八	一七、五二二、九五八	一九、七七〇、一二九	一九、九〇四、一三一
南スマトラ	一、九四八、八八五	二、〇八四、七四一	二、五九五、四四二	三、四三九、二〇六
西スマトラ	一、三三二、四七九	一、七五九、一二二	二、〇〇八、一四八	一、九七九、七二九
ア	六二九、四一六	六八八、八八六	七八五、三二六	八七五、一七四
チ	二一、九六七、二六八	二二、〇五五、七〇七	二五、一五九、〇四五	二六、一九八、二四〇

○車 輛 數

機關車	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
標準軌	五四五	五四五	五四三
狹軌	一八	一八	一八
客車	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
標準軌	六六一	六六〇	六五八
狹軌	四七	四七	四七
貨車	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
標準軌	一、七八五	一、七五九	一、七五一
狹軌	七〇	五九	五九
計	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
ジャヴァ	一、七八五	一、七五九	一、七五一
南スマトラ	一四二	一五〇	一五二
西スマトラ	一三六	一三六	一三七

貨車	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
標準軌	一四、四四一	一四、三九〇	一四、三五九
狹軌	一九二	一九二	一九〇
計	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
ジャヴァ	一四、四四一	一四、三九〇	一四、三五九
南スマトラ	一、二三六	一、二三五	一、二五〇
西スマトラ	一、〇三一	一、〇二六	一、〇一〇
ア	一六、七〇八	一六、六五一	一六、六一九
チ	一一、二二二	一一、二二四	一一、二二一
計	一九三八年	一九三九年	一九四〇年
ジャヴァ	一四、四四一	一四、三九〇	一四、三五九
南スマトラ	一、二三六	一、二三五	一、二五〇
西スマトラ	一、〇三一	一、〇二六	一、〇一〇
ア	一六、七〇八	一六、六五一	一六、六一九
チ	一一、二二二	一一、二二四	一一、二二一

○従 業 員 數 (各年一月末現在)

幹部職員	一九三九年	一九四〇年	一九四一年
準幹部職員	九九	一〇九	一〇五
職員	一一、一五三	一一、一〇八	一一、〇八四
雇傭員	一一、二六七	一一、三七二	一一、四五七
計	一九三九年	一九四〇年	一九四一年
ジャヴァ	二七、三四一	二七、四三七	二七、四五四
南スマトラ	二九、八六〇	三〇、〇二六	三〇、一〇〇

尙、國有鐵道は附帯事業として自動車營業を行つてゐるが、一九四〇年末に於ける營業料はジャヴァに於て三百四十六軒、南スマトラに於て二六四軒、合計六百五十軒である。最近二箇年間に於ける運輸成績の左の如し。

輸送數量	一九三九年	一九四〇年
旅客	一五四、二二二	一五二、四三七
貨物	五〇、九〇六	五九、〇四八



大東亞共榮圏の交通現勢

二九〇

自動車収入(単位ギルダ)	一九三九年			一九四〇年		
	旅客	貨物	計	旅客	貨物	計
南スマトラ	一五九、六六九	三、四五三	一六三、一二二	六九、八六七	四、八三一	七四、六九八
ジャバ	一一、四一七	一四六、九〇七	一五八、三二四	一一、〇七四	一五二、八三七	一六三、九五一
南スマトラ	三二、三四九	二七、六〇三	六〇、九五二	四二、三六三	四三、〇一四	八五、三七七

(三) 其他の鐵道

東印度諸島には蘭領印度鐵道會社線の外、幾多の私營小鐵道が存在する。之等諸線はデリ鐵道の幹線以外は總て二級鐵道で、軌間は國有鐵道線と同様一・〇六七米である。今一覽に便せんが爲左に表を以て之を擧げよう。

○東印度諸島私營鐵道一覽表

鐵道名	料程	所有車輛				備考
		機關車	客車	貨車	自動車	
デ	五五四	六一	二二二	一、七〇九	一〇	國家管理中
スマラン・ヨアナ	四二五	七七	一五七	一、〇九八	—	
スマラン・チェリボン	三七九	八五	一四二	一、四〇六	—	

鐵道名	料程	所有車輛				備考
		機關車	客車	貨車	自動車	
スラジュダ	一一六	—	—	—	—	電氣軌道一八軒 ×は電動車
オースト・ジャバ	一〇〇	—	—	—	—	
マラ	八五	—	—	—	—	電氣軌道一八軒 ×は電動車
ゲデ	一一一	—	—	—	—	
モジョケルト	七八	—	—	—	—	電氣軌道一八軒 ×は電動車
パスルアン	二七	—	—	—	—	
プロボリンゴ	四四	—	—	—	—	電氣軌道一八軒 ×は電動車
マ	二一三	—	—	—	—	
バタヴィア交通	二八	—	—	—	—	車輛數不明

尙、バッド・ジョンボン鐵道(六十八軒)は一九一六年政府に買収せられ、國有鐵道に編入された。以上の如く蘭領印度鐵道會社線を除くその他の私鐵の總延長は二千八百八十軒で、うちデリ鐵道はスマトラに、マヅラ鐵道はマヅラに、その他は總てジャバに在る。

右諸鐵道中最大なのはデリ鐵道で、一八六三年創立のデリ鐵道會社の經營する所に係る。同會社は資本千二百五十萬ギルダであつたが、一九三七年之を千七百七十五萬ギルダに増資した。經營事業は鐵道の外、自動車及電話である。經營線はスマトラ東海岸に延び、海港ベラワンを擁し、タバラ高原の名勝トバを控へ、更にアチエ鐵道線を通じクラジャと連絡してゐる。

本鐵道は經濟恐慌期に在りても相當の成績を擧げたが、最近業績頗る活氣を呈し、一九三七年度に於ける貨物輸送噸數は八十八萬八千八百六十四噸で、前年度に比し二六・五二%を増し、旅客輸送員數は四百五十六萬九千九百



五十六人で一二・七二%増、益金百四十八萬七千四百九十三ギルダを擧げ、四分配當を行つた。最近三箇年間の營業成績を示せば左の如くである。

○最近三箇年に於けるデリ鐵道營業成績 (單位フロロリン)

	一九三五年	一九三六年	一九三七年
鐵道營業收入	四、二八〇、〇〇九	四、六七〇、五九三	五、二九六、九二四
鐵道營業費	二、二四五、六〇三	二、一四三、一〇一	二、二二三、一八六
營業益金	二、〇三四、四〇五	二、五二七、四九一	三、〇七三、七三七
營業係數	五二・二	四五・九	四二・〇
純益	四〇七、九二九	九三五、五八六	一、四八七、四九五
配當	—	二・五	四・〇
旅客運輸收入	四八三、〇〇〇	五三七、〇〇〇	六七二、〇〇〇
貨物運輸收入	三、六四五、〇〇〇	三、九七八、〇〇〇	四、四四〇、〇〇〇

本鐵道の主要貨物は、メダン附近に於て産出する煙草、茶、パームオイル、ゴム等である。

その他の諸鐵道に就ては詳細なる數字を缺くが、主要四鐵道の運輸數量及收入を左に擧げよう。(單位千人、千

噸、千ギルダ)

	一九三六年		一九三七年	
	旅客員數	貨物噸數	旅客員數	貨物噸數
スマラン・チェリボン	二、一一三	四六〇	一、八八二	七〇一
スマラン・ヨアナ	六、八七〇	二六一	一、二一〇	七、四四七
ケデイリ	七〇四	九一	一八七	九〇三
パスルアン	二一九	七三	二九	二六六
				一七二
				六八

二、道路

東印に於ける道路の發達は比較的早く、一八〇八年總督グーデルスがジャヴァの西端より東南端バリ海峡に至る縦貫道路の建設を策し、之が完成後該道路を基本として南北主要都市を結ぶ道路が相次いで建設に着手せられた。一九一二年ジャヴァに根本的なる道路設計畫樹立せらるゝに及んで、建設工事は更に急速を加へ、自動車の發達と相俟つてその施設は整備せられ、漸次外領にまで設計畫は擴張せらるゝに至つた。

一九三六年現在に於て東印の有する道路は六萬七千料を算し、うち五萬二千三百餘料は碎石道路、一萬二千三百餘料はアスファルト舗裝、八十餘料は煉瓦又はコンクリート舗裝、殘餘は所謂土路である。之を島別に分つときは

ジャヴァ	二六、二四三 <sup>料</sup>	セレベス	七、七八九 <sup>料</sup>
スマトラ	二四、四七二	其他	五、七九六
ボルネオ	三、二二〇	計	六七、五二〇

となり、ジャヴァ(マヅラを含む)に於ける道路最も發達し、スマトラ之に次ぐ。

ジャヴァの道路は國道、州道、里道に分たれ、國道は最初軍隊及官有物の輸送専用路として建設せられたものであるが、一八五三年國道取締規則改正後に於ては一般人の通行も許さるゝに至つた。國道のうち最も著名なのは同島の西端チェリボンよりスマラン、スラバヤを経て東端バリ海峡に達する縦貫路で、幅員約十五米、延長約千三百料に及ぶ。尙同島に於ける國道は、賦役即ち人民に對する勞働の賦課を以て施工されたもの大部分を占むるが、最近この賦役制度は漸次廢止されつゝある。



東印に於ける自動車輛數は、一九三九年度に於て、乗用車五萬一千六百五十八輛、トラック一萬二千七百九十輛で、バスはジャヴァ、スマトラ、セレベスに發達し、企業形態は何れも小さいが、その鐵道營業に及ぼした影響は極めて大なるものがあつたので、之が對策として鐵道は自ら自動車運輸業を兼營するに至り、一九三七年末に於て國有鐵道の自動車營業料はジャヴァに三百四十六軒、南スマトラに二百九十六軒、合計六百四十二軒に達した。各鐵道所有自動車輛數は國有鐵道六十六輛、スマラン・ヨアナ鐵道十二輛、セラジュダル鐵道十二輛、モジュケルト鐵道十四輛、デリ鐵道四輛、マヅラ鐵道七輛、プロボリンゴ鐵道七輛である。

現在バス營業に對しては許可制が布かれてをり、一般家用自動車に對しては、一九三五年以後自動車税を廢止し、代ふるにガソリン消費税を以てしてゐる。

### 三、海 運

東印度諸島は海運業の發達に最も好適なる天惠の環境に在り、領内諸島間並に諸外國との交通は主として船舶に依らざるを得ざる爲、海運業は夙に著しき發達を遂げたのである。

東印に於ける主要港灣は、セレベスのマカッサ、ジャヴァのタンジョン・プリオク、スラバヤ、スマラン、スマトラのパレムバン等であるが、うちタンジョン・プリオクはバタヴィアの東方約八軒の地にあり、一の外港と三の内港より成り、近代的設備の殆ど總てを具備し、大型外洋船の出入可能である。

一九三九年度に於て東印に船籍を有する船舶は四千三百八隻、九十萬九千立方米（一立方米は〇・三五三レヂスタ

ト噸）で、うち汽船及發動機船三百八十二隻、帆船三千九百二十六隻である。最大なる汽船會社はK・P・M (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) で、所有汽船百四十二隻、二十七萬三千噸、領内諸島相互間及濠洲、南洋諸島、タイ、佛印との間の海運を殆ど獨占し、スマトラ・シンガポール間航路に於てのみ、英國系の海峽汽船會社 (Straits S. S. Co.) の競争を許してゐる。

東印と歐洲との間には、和蘭系のロッテルダム・ロイド、ネーデルラント、ネーデルラント・ロイヤル・メーの三社の外、伊太利系のロイド・トリエステイノ、獨逸系のハンブルグ・アメリカン及ドイツ・オーストリア等の汽船會社が定期航路を有してゐたが、今次大戰に依り獨逸及伊太利系汽船會社は配船を引揚げた。

東印—米國間にはジャヴァ・ニューヨーク・ライン及シルヴァ・ジャヴァ・パシフィックの汽船が就航し、日本との間にはジャヴァ・チャイナ・ジャパン會社と南洋海運會社とが定期航路を開いてゐる。

### 四、航 空

東印内の航空輸送はK・N・I・L・M會社 (Koninklijke Nederlandsche Indische Luchtvaart Mij) に依りて行はれてゐる。同社は一九二八年七月に創立せられ、資本金は一千萬ギルダであるが、年々蘭印政府より補助金（一九三八年二十四萬ギルダ）の交付を受けてゐる。

一九三九年度に於ける同社經營の空路の總距離は一萬三千七百四十一軒に上るが、その主要路線及飛行成績は左の如くである。



航路	飛行距離	有旅客數	書信及小包	小荷物	旅客總飛行距離	小荷物總輸送距離
バタヴィア—バンドン	一六七、九六〇 <sup>軒</sup>	七、七二〇	一、八二八 <sup>軒</sup>	三九、四 <sup>噸</sup>	八〇二、八八〇 <sup>軒</sup>	七六、五三六 <sup>軒</sup>
バタヴィア—スラバヤ	五三五、五二六	二、七九八	一四、九〇七	一、二二一	一五四、四一六	一五六、〇六五
バタヴィア—サイゴン	二〇九、三五二	一、〇一九	二、七一七	一〇、二	八五九、七九八	九〇、〇一〇
バタヴィア—メダン	一七一、〇〇〇	一、六一九	一〇、〇一三	一六、八	一、四〇八、二二五	一五〇、二四五
スラバヤ—タラカン	二三〇、四六四	一、九七六	一一、六九二	一九、一	一、四一六、四四三	一五〇、八〇九
スラバヤ—デンパサル	三四、二三〇	二六九	二四四	一、一	八四、三〇二	八、〇〇三
スラバヤ—マカッサル	八二、三六八	三九五	四、四〇〇	一、七	三〇八、一〇〇	三二、四六三
バタヴィア—シドニー	一、〇〇九、二八〇	一、二四五	一五、三八〇	一四、三	一、六一三、二七〇	四三〇、三八三

飛行回数はバタヴィア—スマラン—スラバヤ及バタヴィア—スマラン—スラバヤの一週四往復、バタヴィア—バンドンの一週三往復を除けば、その他は一週一往復乃至二往復である。使用機はロッキード一四、ダグラスD.C.一二、フッカーF一二、フッカーF七b、D・H・ドラゴンラピッド等である。

東印度諸島と和蘭本國との航空連絡は、最近までK・L・M (Koninklijke Luchtvaart Mij) 會社が従事してゐた。同社は一九一九年十月に創立せられ、資本金は一千萬ギルダであるが、和蘭本國及蘭印政府より補助金(一九三二年度五十四萬七千八百ギルダ)を交付せられてゐる。

同社經營の歐亞連絡航空路は、アムステルダム—バタヴィア—バンドン間一萬四千八十五軒で、バタヴィアに於てK・N・I・L・M會社線シドニー線と連絡してゐたのである。飛行回数は一九二八年十月定期航空開始當初に於て毎月一往復に過ぎなかつたが、その後隔週一往復、一週一往復、一週二往復と漸次回数を増し、一九三七年十月以來最近までダグラスD.C.三型を以て毎週三往復、所要日數五日半の定期航空を行つてゐた。

## 九、北ボルネオ (附ブルネイ及サラワク)

面積、人口及住民—地勢及氣候—政治—財政及幣制—外國貿易—  
産業—交通(鐵道—道路—河川交通及海運)

### 一、面積、人口及住民

北ボルネオは、マレー諸島中の最大島嶼にして、而もグリーンランド、ニューギニアに次ぐ世界第三の大島たるボルネオ島の北部及北西部を占め、北緯七度二十五分より四度十分、東經百十九度二十分より百十五度二十分に位置し、南は舊蘭領ボルネオと境し、西南は保護國ブルネイ王國と接し、西南はセレベス海に、北東はスール海に、北西は南支那海に臨み、海岸線の延長約九百哩に達する。

面積は全島の七分の二、約三萬一千一百六方哩、人口は一九三二一年の國勢調査に依れば二十七萬二千二百二十三人で、一方哩當り約八十六人である。

住民は土着民二十萬五千二百十八人、歐洲人三百四十人、ユーラシア人二百三十六人、支那人四萬七千七百九十九人、マレー人一萬一千四百九十四人、日本人四百五十人を主なるものとするのであるが、その後邦人の數は増加し約一千二百人に達してゐる。

土着民の種類は極めて多いが、主なるものはツスン族の九萬七千八百六十六人、バチャウ族の三萬一千六百四



十人、ムルト族の一萬四千九百五十九人等である。

以上の如く、北ボルネオは人口稀薄で、且つ住民の大部分が未開の土人である爲、勞働力の不足を告げてゐる。従つて總督府當局は、蘭印政府の認可を得てジャヴァ人の移住を奨励してゐる外、シンガポールへ對してはマレ1人の、香港及シンガポールへ對しては支那人の渡來を勧誘しつゝあり、特に支那人に對しては在任支那人土地所有者がその友人及親戚を呼寄せせる場合、香港―目的地間の旅費を支給してゐる。

一九三八年度に於て渡來せる支那人中補助を受けたる者三百四十五人、自費を以てせるもの三千三百四十二人である。

## 二、地勢及氣候

北ボルネオは概して山岳地帯で、キナバル、バリウ、メンタポク、シラム等を主山とする山脈が領内を東北から西南へ走つてゐる。うち最も主要なのはキナバル山脈で、マルヅ灣の南角より西海岸線と約五十軒の距離を保ちつゝ南西へ向ふ。主山は即ちキナバル山で標高四千七百七十五米、全島に於ける最高峯である。

領内には大平野なく、北部沿岸地方に於て僅に小平野を見出す。河川は東南西三方に向つて流れる。東流するものキナバタンガン、セガマ、スグト、ラブクの諸流、西流するものパダス、タンパス、パパールの諸流、北流するものマルドウト、ボンゴンの諸流であるが、最大なるはキナバタンガンである。

氣候は純然たる熱帶性であるが、暑熱は酷烈ではなく、北東岸のサンダカンでは最高平均八十七度、最低七十

五度、北西岸のジセルトンでは最高八十七度、最低七十二度、ビュファウトで最高九十度、最低七十三度、北西部のクダでは最高八十七度、最低七十六度、平均七十度より八十五度の間にある。

一年を雨季と乾季とに分つことは、他の熱帶地方と同様で、東海岸地方では十一月より翌年二月迄を雨季とし、六―九月を乾季とするが、その他の地方では劃然としてゐない。雨量はサンダカンで百三十九吋、ジセルトンで百九十八吋、クダで百四吋で、過量ではない。

## 三、政治

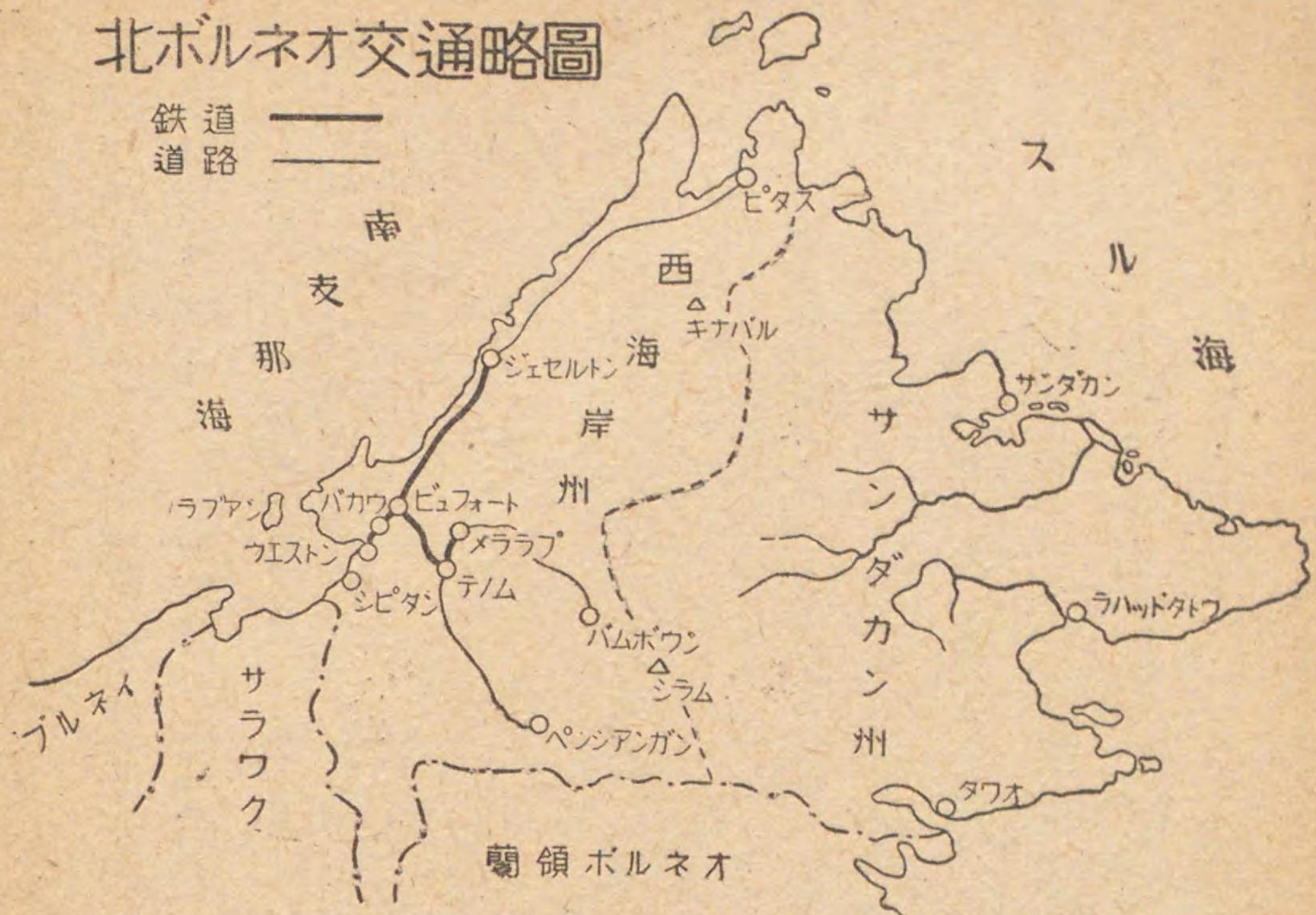
ボルネオ島が國際場裡に現れたのは十六世紀の初めて、ポルトガルの航海者ルードウイック・ヴェルセマが之を發見してより以來である。

一六〇四年和蘭人が渡來し、一七九八年英國人が南岸のパンジェルマシン植民地を經營するに及んで、數十年間英蘭間に紛争が絶えなかつたが、一八四二年北部を英領に、南部を蘭領とすることに依り最終的解決を告げ、爾來英國人は北西岸のラプアン島を根據として領内の開發に従事した。

本領は初めシンガポール駐在の總督の管理下に置かれてゐたが、一八八一年英國皇帝勅許の特殊會社「英領北ボルネオ會社」(The British North Borneo Co.)の統治下に移され、一八八八年ブルネイ王國及サラワク王國をその保護下に收めた。現在英領ボルネオと稱するのは、英領北ボルネオ及右二保護國を謂ふのである。

英領ボルネオ會社の重役は總て勅任で、ロンドンに於て重役會を組織し、植民大臣の承認を経て總督を選任し





て現地に派遣してゐる。總督は外交事項に關しては、シンガポール總督の指示を仰ぐことと定められてゐる外、他の諸権限は總て附與せられてゐる。

總督府は農務、財務、林務、司法、土地、鐵道、水路、遞信、衛生、細菌、土木、測量、勞働、會計、検査、關稅各局及巡憲隊より成り、各局に長官を置き、財務長官は國立銀行の總裁を兼ねてゐる。英國人官吏は約六十名に過ぎない。

領内は從來サンダカン・クダツ、西海岸、中部、タワオの四理事州に分たれ、その下に二十一郡が設けられてゐたが、一九三五年行政區劃の變更あり、サンダカン・クダツとタワオを合してサンダカン州とし、西海岸と中部とを併せて西海岸州と改めた。

四、財政及幣制

統治機關たる英領北ボルネオ會社は特殊商事會社で

從つて利益の増加を常に考慮してゐる爲、年々歳入の増大を圖つてゐる。最近三箇年間に於ける歳入歳出は左の如くで、一九三八年度に於ける歳入に對する歳出の割合は約七五%に達し、四分配當を行つてゐる。

年次	歳入	歳出	剩餘
一九三六年	二、九二七、八七九	一、七四一、二六七	一、一八六、六一二
一九三七年	三、四八五、二七〇	一、七九七、五一〇	一、六八七、七六〇
一九三八年	三、四二九、四三五	一、八六一、三七三	一、三八八、〇六二

右歳入を各項目に就いて見るときは左の如くである。

項目	一九三六年	一九三七年	一九三八年	%
土地收入	三〇四、〇〇六	三八一、六四〇	三四一、一五六	一〇・五
森林收入	二二八、四八〇	二七〇、三〇六	二〇四、七一五	六・三
免許料	三四、七一四	三五、八三四	三八、二四六	一・二
關稅收入	一、一五二、三八四	一、四二五、三七二	一、三七〇、二二二	四二・一
消費稅收入	三四四、三三九	四三九、九二八	四一三、六一一	一二・七
市制區收入	一〇八、四〇三	一〇八、二一一	一一七、三四六	三・七
郵便電信收入	一〇〇、五九一	一一八、〇七六	一一七、〇九〇	三・六
鐵道收入	一七九、四一六	二六三、〇〇一	二二四、八七六	六・九
その他	三一〇、九五七	三五一、四七九	三三九、一一八	一〇・五
損害賠償收入	一六四、五八九	九一、四二二	八三、一五五	二・五
計	二、九二七、八七九	三、四八五、二七〇	三、四二九、四三五	一〇〇・〇
歳出	一、〇〇二、六五九	九九五、七四三	九九〇、三二三	五三・二

九、北ボルネオ



その他の手當	四〇四、四〇二	四四二、四〇六	五二八、九一三	二八・四
土木費				
工場及建築物維持費	六三、九七九		六八、八一七	
道路及橋梁維持費	九〇、二二〇		八七、〇〇二	
サンダカン水道費	一九、八二五		一九、九三三	八・五
雑支出	六〇、八二五		四八、六七六	
鐵道支出	一四五、五〇一		一四六、六八四	一・九
俸給及手當増額	四六、一四四		一一、七五一	八・〇
計	一、七四一、二六九	一、七九七、五一〇	一、八六一、三七三	一〇〇・〇

備考 一九三八年サンダカン水道は別途計算。

領内に於ける金融業務は主として國立銀行(State Bank of North Borneo)に依つて行はれ、同行は兌換券發行の權限を有する。

貨幣は銀本位で磅にリンクされ、本位貨幣一弗は二志四片に換算される。

通貨は一及二分の一仙銅貨、一、二・二分の一、五仙白銅貨、二十五仙銀貨、二十五及五十仙、一、五、十、二十五弗紙幣等で、最近四箇年間に於ける紙幣流通高は左の如くである。

一九三六年	一、三五六、八七二 <sup>弗</sup>	一九三七年	一、八二四、五八六 <sup>弗</sup>
一九三八年	一、六四六、三二九	一九三九年	二、一七六、〇九六

### 五、外國貿易

北ボルネオの外國貿易は、一九〇〇年に於ては輸出入額僅に六百九十萬弗に過ぎなかつたが、その後漸増して一九二〇年には二千五百三十五萬弗に達した。

しかしながら世界的不況の影響は北ボルネオにも波及し、一九二八年頃より漸次不振に陥り、一九三二年には九百十五萬弗に低落したが、一九三三年に至つてゴム相場の昂騰その他に依り恢復の徴を示し、九百三十八萬弗に増加した。爾來多少の増減はあつたが、最近四箇年間に於ては年々出超を續けてゐること左の如くである。

年次	總額	輸入	輸出	出超
一九三六年	一三、七七六、八二三	四、七九一、〇五七	八、九八五、七六六	四、一九四、六〇九
一九三七年	二〇、六五二、三六九	六、三五七、〇四七	一四、二九五、三二二	七、九三八、二七五
一九三八年	一五、七三七、〇〇三	六、二一一、八七一	九、五二五、一三二	三、一三二、二六一
一九三九年	一九、九五三、二六四	六、四九九、七七二	一三、四五三、四九二	六、九五三、七二〇

一九三九年度に於ける輸入額は一九三八年に比し四・六三%の増加を示してゐるが、主なる輸入品の數量及金額は左の如くで、米を第一とし總額の一六・七六%を占め、食料品の一二・三四%、織物及衣類の一二・〇四%、鐵器及金屬器具の七・〇四%が之に次いでゐる。

#### ○主要輸入品目數量及金額

品目	一九三八年	一九三九年	%
米、粗及糠	二九二、九七二 <sup>擔</sup>	一、二一四、一三一 <sup>擔</sup>	一六・七六
食料品	五七、一四七 <sup>擔</sup>	七〇一、七三八	一二・三四
織物及衣類	—	六六七、八三一	一二・〇四
九、北ボルネオ	—	—	三〇・三



鐵器及金屬器具	二七、六五六	四五二、九一二	二二、四〇一	四五七、八六四	七・〇四
煙草類	一八六、一五三	四五五、〇〇三	一九二、六一七	四四五、六一一	六・八五
雜貨	四六、二八一	三五二、七七五	二〇五、三一六	三七一、九七六	五・七二
砂糖	三九、九八五	一六六、五四九	四七、七三七	二八二、六三三	四・三四
ケロシン油	二一六、九一〇	一五九、八五四	五〇、八〇一	二〇四、五二六	三・一四
醫藥	二一六、九一〇	一六〇、〇九七	二六七、五八六	一七八、三九〇	二・七四
ペトロール	二一六、九一〇	一六〇、〇九七	二六七、五八六	一七七、九四〇	二・七三
小麦粉	二三、九〇四	一二五、一〇四	二六、八八八	一二三、七二三	一・九〇
文房具	三二、〇六八	九九、〇四〇	三三、五七〇	一〇八、四三八	一・六六
火酒及葡萄酒	三二、〇六八	八八、一〇四	三三、五七〇	九七、六四三	一・五〇

一九三九年度の輸出貿易は前年度に對比し四一・二二%の増加を示し、急激なる飛躍を遂げてゐるが、それはゴムの輸出數量増加に依るもので、ゴムは各種品目中五九・八六%を占めてゐる。左に主要輸出品目を掲ぐ。

○主要輸出品目數量及金額

品目	一九三八年	一九三九年	%
ゴム	九、五一一	四、七三七、七〇一	五九・八六
木材	四、六六二、六一五	二、一七七、一七八	一八・一〇
乾魚及鹽魚	三三、七〇九	五〇七、一四六	三・九四
カツチ	二、四五八	二七一、三七四	三・五〇
コブラ	一五〇、三七五	四〇六、八三四	二・六六
薪材	六五五、二七八	一六四、三九九	二・四三

北ボルネオでは國別貿易を發表しないが、貿易の大部分はシンガポール及香港を通じて英本國及英領各地との間に行はれるのである。

對日貿易は、一九三八年度に於て、輸入七十三萬二千三百七十八弗、總額の一一・七八%、輸出百八十七萬三千六弗、總額の一・六六%といふ割合で片貿易の傾向があるが、輸出品の過半は本邦人に依つて企業生産せられたるものであることを考慮すべきであらう。輸入品の主なるものは鐵器、金屬器具、織物及衣類、食料品等で、輸出品の主なるものはゴム、木材、麻等である。

六、産業

北ボルネオの産業の主體をなすものは農業で、最も重要なものはゴムである。ゴムが本領内に初めて移植されたのは一八九二年で、一九〇〇年に至り政府は直營事業としてテノムに於て試験栽培を行ひその有望なるを確認した結果、土地の拂下、輸出税の免除、利益の保證等を條件に本企業を奨励したので、一九〇七年には植付面積三千二百二十六エーカー、生産高四千九百七十萬封度に過ぎなかつたのが、一九二〇年には五萬二千八百六十五エーカー、九百十九萬五千四百三十四封度、一九三五年には十二萬六千六百四



十エーカー、二千百十三萬八千五百十封度迄増加した。

一九三八年度に於ける東西兩海岸州別植付面積は左の如くである。(單位エーカー)

東海岸州 西海岸州 計	百エーカー以上の農園		百エーカー以下の農園		總植付面積
	面積	封度	面積	封度	
東海岸州	二八、四九三	六、五八八	三五、〇八一		
西海岸州	四五、二六〇	四九、二九九	九一、五五九		
計	七三、七五三	五二、八八七	一二六、六四〇		

生産高は三萬一千六百四十八噸で、輸出數量九千五百一十一噸のうち、四一・三五%はシンガポールへ、二〇・二%は歐洲へ、一九・二%は英國へ、一五・七八%は日本へ送られてゐる。

ゴムに次ぐ重要農産物はココナット及サゴナットで、ココナットは主として東海岸に栽培せられ、その植付面積は一九三七年五萬三千二十九エーカー、一九三八年五萬二千二百八十八エーカー、收穫高は一九三七年に於てコプラ十四萬九千四百五十三擔、油四千百十九擔、果實二千百九十七萬一千九百七十九個、一九三八年に於てコプラ十三萬五千七百二十六擔、油五千四百八十擔、果實二千六百三十萬九千四十六個である。

サゴナットの植付面積は、一九三七年一萬三千九百四十一エーカー、一九三八年一萬四千二十三エーカー、收穫高は一九三七年八百二萬二千七百二十封度、一九三八年一千七百五十六萬七千三百二十封度である。栽培地は主として西海岸で、サゴ澱粉は米に代る土人の食料として重要である。

米は領内住氏の主要食料で、植付面積は相當廣大なるにも拘らず、未だ原始的栽培法を脱せず、生産高は需要の半をも満たすに足りない。左に一九三八年に於ける植付面積及生産高を擧げよう。

東海岸 西海岸 計	水田		陸稻	
	植付面積 (エーカー)	生産高 (ガント)	植付面積 (エーカー)	生産高 (ガント)
東海岸	一、五八五	三八五、三八六	二二、一三六	三、九二四、九二二
西海岸	四四、五六八	六、四七一、三一〇	二〇、九〇六	一、六七六、六九九
計	四六、一五三	六、八五六、六九六	四四、〇四二	五、六一〇、六二一

備考 粗三三ガントン〓粗一擔〓白米八分の五擔。

總督府當局は、農具類輸入税の免除、米作地に對する特典賦與等に依り極力米作を奨励し、以て食料の自給に努めつゝあるも、外米の安値に壓倒され所期の目的を達するに至つてゐない。左に最近五箇年間に於ける米の輸入高と生産高とを對比して見よう。

年次	生産高	輸入高	
一九三四年	三二二、三七六	二二八、六二四	
一九三五年	二〇〇、七四四	二四八、〇二三	
一九三六年	一七三、八八二	二八九、七〇八	
		一九三七年	二三八、一七一
		一九三八年	二三五、九五三
			二六六、一六三

以上の外、主要農産物として煙草、マニラ麻等を擧げ得るが、煙草は栽培に古き歴史を有するにも拘らず發達せず、マニラ麻は主として邦人の努力に依つて生産せらるゝもので、一九三八年に於ける植付面積は四千七百八十六エーカーに達し、栽培地はタワオを中心とする地方である。

牧畜は一船に盛んではなく、特に擧ぐるまでもない。



林業は廣大なる未開の森林地帯を有し、將來に期待されてゐる。林務局當局の發表に據れば、海岸より二十哩以内に於て商業的價值を有する處女林のみにても二百萬エーカーを超えると謂はれてゐる。木材の種類は極めて多く、その主なるものは、ピリアン、スラヤ、クルイン、スラオガ、バトウ等で、林産としてはダマル(樹脂)、カッチ(タニン・エキス)等を擧げ得る。

本領に於ける木材伐採権はボルネオ木材會社(British Borneo Timber Co., Ltd.)の獨占する所で、他の林業者は右會社より権利の分讓を受ける形式を採つてゐる。最近四箇年間に於ける木材伐採及輸出量は左の如くである。

年次	伐採量 千立方呎	輸出量 千立方呎	輸出價額 千鎊
一九三六年	六、八七七	五、七九四	二、五九三
一九三七年			八、四〇三
一九三八年			六、〇九一
一九三九年			四、六六二
一九四〇年			二、一七七

仕向國	一九三六年	一九三七年	一九三八年	濠洲	支那各地	その他
日本	一九三六	一九三七	一九三八	二・九四	六・二五	九・〇八
香港	一七・四四	一九・七八	三〇・四〇	三・四一	四・五六	三・二八
英國	一〇・九六	一四・四七	一七・四八			

尙、ボルネオ材の仕向國及積出量の割合は左の如くである。

水産業は殆ど本邦人の企業たるボルネオ水産株式會社の獨占する所で、外に支那人がサンダカン附近に於て小規模の漁業に従事してゐるが、問題とするに足りない。ボルネオ水産株式會社は、昭和二年創立のボルネオ水産公司の後身で、シ・アミル島及バングエー島に漁業根據地及工場を有し、鯉、鮪の罐詰及鯉節等を主要製品とし

てゐる。

鑛産は調査不十分の爲未開の状態にある。各種鑛産中最初に採掘されたのは石炭で、西海岸のウェストン、マルゾー、サンダカン及カウイ灣奥地等に炭層があるが、埋藏量は不明である。カウイにはカウイ石炭會社があつたが、一九三一年以來作業を中止してゐる。

石油はクリアス半島、クダ、カウイ港附近に於て試掘され、良質の出油を見たが、未だ企業化されてゐない。採掘権は英領北ボルネオ石油シンヂケートに與へられてゐる。その他、金、鐵、鋼、クロム、マンガン等の鑛産が有望視されてゐるが、現在尙未着手のまゝである。

## 七、交通

### (一) 鐵道

北ボルネオに於ける鐵道は西海岸に偏在し、東海岸には一哩の線路もない。即ち西海岸のジュセルトンよりビュフォウトに至る五十五哩を幹線とし、ビュフォウトーメララブ間五十哩、ビュフォウトーウェストン間二十哩の二支線を合し、總延長僅に二百二十五哩に過ぎない。

一八九六年バカウを起點とし、北東方ビュフォウトに、南西方ウェストンに至る二十哩鐵道の建設に着手、一九〇〇年之を完成した。之即ち北ボルネオに於ける最初の鐵道である。次いで更に之を北東方に延長し、一九〇二年ジュセルトンに至らしめ、一方ビュフォウトに於て分岐しテノムに達する路線の建設に着手したが、工事困



難を極め、約七箇年の日月を費して漸くにして之を終り、次いでメララプに之を延長した。其の後ジェセルトンよりサンダカンに至る線が計畫せられたが施工困難な爲遂に實現せず、以て現在に至る。

軌間は一米、軌條は最初三十封度であつたが一九二二年六十封度に更換した。所有輪轉材料は、機關車十二、客車三十六、貨車百四十九、業務車六、モーター・トロリー六で、機關車はテンダー四一六〇、タンク四一六一四、〇一六一四、〇一四一二を主とし、燃料は薪である。

鐵道工場はタンジョン・アルに在り、小規模ながら車輛の組立、改造、修繕等を行つてゐる。列車回数極めて少く、直通列車はジェセルトン―タンジョン・アル間に於て毎日運轉せられてゐる外、ジェセルトン―ビュフ・アウト間一週四回、ビュフ・アウト―テノム―メララップ間一週二回、ビュフ・アウト―ウエストン間一週三回に過ぎない。

一九三八年度に於ける運輸成績は、旅客員數十三萬二千二百二十五人、旅客收入七萬一千八百八十二弗、貨物噸數一萬三千九百五十二噸、貨物收入十三萬二百六十三弗で、主要貨物はゴムである。

一九三六―七兩年度の鐵道營業收支勘定は左の如くで、未だ大なる金額を擧ぐるに至らず、會社直營事業中重要なる地位を占めてゐない。

年次	收 入	支 出	益 金
一九三六年	一七九、四二六 <sup>弗</sup>	一四六、五〇一 <sup>弗</sup>	三三、九一五 <sup>弗</sup>
			一九三七年 二六三、〇〇一 一四六、六八四 一一六、三一七

## (二) 道 路

領内の大部分は山岳地帯で、密林を以て蔽はれてゐる爲、陸路に依る交通は極めて困難である。

曾てサンダカンより西海岸のジェセルトンに至る横斷道路が計畫されたが、小區間の實現を見たるのみにて已み、現在近代的道路としては、鋪裝路百三十四哩、土路九十八哩、合計百三十二哩を有するに過ぎず、外に馬路と稱する舊式路が約三百哩あつて、土人の交通に重要な役割をなしてゐる。

一九三九年度に於て、北ボルネオの有する自動車は、乗用車三百五、トラック二百四十七、合計五百五十二で、その大部分は總督府關係機關の所有である。

總督府鐵道局は、鐵道の外自動車運輸を兼營してゐるが、所有車輛數は不明である。一九三八年度に於ける運輸成績は、旅客員數一千六百九十一人、收入九千九百九十二弗である。

## (三) 河川交通及海運

領内の河川は概して舟行に便ではないが、他の内陸交通機關が未發達の状態にある現在に於ては、尙重要な交通路たるの價値を失はない。

諸河川中最も重要なのはキナバタンガン河で、河口より上流百哩迄はよく發動機船を通じ、東海岸に於ける唯一の内陸交通路をなしてゐる。

領内に於ける海港としては、サンダカン、タワオ、クダ、ジェセルトン、ウエストン、シピタン等を擧げ得るが、對外貿易は主としてサンダカン、ジェセルトン、タワオで行はれ、前二港は四千噸内外の海洋船を横付にし得る設備を有する。



領内各港間を結ぶ沿岸航路は、サバア汽船會社 (Sabah Steamship Co.) の經營する所に係る。對外航路は各國汽船會社に依つて行はれてゐるが、先づ擧ぐべきはわが南洋海運の定期船が、毎月一回内地—臺灣—サンダカン間を航行してゐることであらう。次いで海峽汽船會社 (Straits Steamship Co.) の汽船がシンガポールと西海岸各港及サンダカン間を一週一回乃至二週一回、印度支那汽船會社 (Indo-China Steam Navigation Co.) の汽船が毎月約二回香港—サンダカン間を、和蘭の K・M・P 會社所屬船が蘭印—タワオ間を二週一回、夫々連絡してゐる。尙この外、木材積取の不定期船の航行がある。

領内各港船舶噸數は、一九三八年度に於て三十二萬四千百三十二噸で、うち英國四〇・二六%、日本三六・九一%、和蘭六・五七%、北ボルネオ四・九〇%を占め、その他ノルウェー、佛國等の船舶が若干ある。一九三九年度に於ては情勢に依る變化を示し、入港總噸數三十五萬六千九百九十八噸のうち、英國が四一・九〇%を占め、日本は依然三六・九一%、その他パナマ七・二八%、和蘭五・一八%となつてゐる。

附 ブルネイ及サラワク

(一) ブルネイ

ブルネイ王國は北ボルネオの南西に連り、面積僅に二千二百二十六方哩に過ぎず、人口は一九三一年の國勢調査に依れば三萬百三十五人、密度十二人で、主なる住民はマレー人及ボルネオ人約二萬六千九百、支那人約二千七百等である。

統治者はサルタンであるが空位を擁するに過ぎず、一九〇六年の條約に依り英人駐劄官が海峽植民地長官の監督の下に行政權を掌握してゐる。

主要産業は石油で、一九一四年初めて開發され、一九三二年以來企業化されてゐる。主要産地はセリアで、輸送管に依りサラワクのルトンに送られ精油されてゐる。石油の外主なる産物はカッチ、ゴム、ジェルトング、サゴ等がある。

最近に於ける對外貿易額左の通り。(單位弗)

	一九三六年	一九三七年	一九三八年
輸 入	一、八六九、九九四	二、五一六、一五四	二、八二一、七九九
輸 出	四、二〇五、二七〇	五、五九五、二四〇	六、五八〇、四八二

主要輸入品は一九三八年度に於て機械(二四四、〇〇五弗)、米(一九三、七七二弗)、食糧品(一七〇、三九五弗)、煙草(一〇三、六〇二弗)等で、主要輸出品は、原油(五、五二二、五四九弗)、ゴム(六二二、五六五弗)、天然瓦斯(二四六、三八七弗)等である。

本領内には一哩の鐵道もなく、道路も亦原始的で、交通は主として河川及沿岸に依つてゐる。首都ブルネイとラバン島とは四十三哩を離るゝに過ぎず、海峽汽船會社の定期船が毎週三回往復してゐる。

(二) サラワク

サラワク王國はボルネオ島の西北部に位し、面積約五萬方哩、人口は一九三五年末の推定に依れば四十四萬二千九百人、密度九人である。主要住民はマレー人で、外來人としては支那人が最も多い。



現領域は一八四三年ブルネイのサルタンより英印混血兒ジェームス・ブルークに譲渡せられたもので、ブルークは初代ラヂアとして専制君主制を布いた。英國とは保護國關係にあり、外交權は英國之を代行してゐる。

主要産業は農業と鑛業で、農産はゴム、胡椒、サゴ、コ、椰子等を主とし、鑛産は埋藏量豊富であると言はれてゐるが、未だ開發されてゐない。現在産出してゐるのは石炭と石油で、石炭はセランティクより、石油はバラム、ミリ、バンコング地方を中心とする地域より産出してゐる。

最近に於ける外國貿易額左の通り。(單位弗)

	一九三七年	一九三八年	一九三九年
輸 入	二二、八九九、四一五	二二、三七一、九三九	二六、一七三、四二〇
輸 出	三二、六九一、二四七	二六、一三五、〇九七	三四、三七九、七四八

主要輸入品は一九三九年度に於て原油(六、五二四、五〇四弗)、鐵及鋼(二、四九四、一〇四弗)、米(二、三八四、七八一弗)、其他煙草、綿布等で、主要輸出品はゴム(一五、三八四、九二八弗)、液體燃料(五、六四四、六二〇弗)、ベンジン(三、八七一、六六一弗)、サゴ粉(一、五七二、一八一弗)等である。

本領にも鐵道なく、道路は首都クチン周邊に約四十五哩の近代的施設を有するものあるに過ぎず、他は總て所謂馬路である。領内交通は主として河川に依り之を行ふ。主要河川サラワク、バジ、レチャン等は孰れも水流緩にして航行に適してゐる。

## 一〇、フィリッピン

フィリッピンの概念(面積、人口及住民―地勢及氣候―政治―財政及幣制―外國貿易―産業) フィリッピンの交通機關(鐵道―道路―海運―航空)

### フィリッピンの概念

#### 一、面積、人口及住民

フィリッピン群島は北緯四度四十分より二十一度十分、東經百十六度四十分より百二十六度三十四分の間に散在する大小七千八十三の島嶼より成り、東は太平洋、西は支那海に臨み、マニラ―香港間は僅に千十籽に過ぎず、北は百六十一籽を距て、臺灣と、南はセレベス海を挟んでボルネオ、セレベス及その他の島嶼と對峙してゐる。群島の全面積は十一萬四千四百平方哩(二十九萬六千二百九十四平方籽)で、わが朝鮮、臺灣、樺太、南洋委任統治領、澎湖列島の面積を合したものと略等しい。群島のうち命名せられたるもの二千四百四十一で、ルソン島を最大とし、ミンダナオ島之に次ぐ。殘餘四千六百四十二は無名の島嶼で、なかには珊瑚礁より成るものもある。左に面積千平方哩以上の主要島嶼の名稱及面積を掲ぐ。

名 稱	平方哩	平方籽	ミンダナオ	三六、九〇六	八五、五八七
ルソン	四〇、八一四	一〇五、七〇八	サマール	五、一二四	一三、二七一
					三一五



ネグロス	四、九〇三	一二、六九九	セブ、 I	一、六九五	四、三九〇
バラワン	四、五〇〇	一一、六五五	ボホール	一、五三四	三、九七三
バナナイ	四、四四八	一一、五二〇	マスバテ	一、二五五	三、二五〇
ミンドロ	三、七九四	九、八二六	その他	六、六二八	一七、一六六
レイテ	二、七九九	七、二四九	合計	一一四、四〇〇	二九六、二九四

人口は一九一八年の國勢調査では一千三十一萬四千三百十人であつたが、一九三九年の推定数は一千五百九十八萬四千二百四十七人、一方哩當り百三十九人で、約五五%の増加を示してゐる。

群島に於ける先住民族はネグリティ族であつたが、各地より移住し來れるインドネシア族、マレー族及その他に驅逐せられて山間に退いた。現住民族は人種學的分類に従へば四十三種五十七乃至六十二族と稱せられてゐる。そのうち比較的文化的程度の高い種族はタガログ、ヴィサヤン、イロカノ、ピコール、パンパンガン、パンガシナン、カガヤン、サンパラン等で、未開種族に屬するものはモロー、バコボ、イゴロット、イフガオ、ネブリト等であるが、タガログ人はマニラを中心として南ルソンに分布し、ヴィサヤン人はヴィサヤ諸島に、イロカノ人はルソンの北西部に、ピコール人はルソンの南西半島及その附近の島嶼に、パンパンガン人はルソン中部のパンパンガ地方に、カガヤン人は北ルソンのカガヤン流域地方に、サンパラン人はルソンの西海岸に、夫々居住してをり、之等八族は所謂フィリッピン人の九〇%以上を占めてゐるのである。全人口の九一%は基督教を奉じ、殘餘はモハメッド教又はその他宗教である。言語も亦雑多で八十七種類に上るが、國語としてはマレー系のタガログ語が指定され、商業用としては英語及スペイン語が勢力を占めてゐる。

在留外人數は一九一八年の國勢調査では六萬五千四百四十九人であつたが、一九三六年末現在では十一萬九百七十五人で、その内譯は日本人二萬六百四十一人、米國人六萬七十八人、英國人六百四十人、支那人七萬六千四百五十六人、スペイン人四千六百四十七人、その他二千五百十三人である。尙外務省の調査に依れば昭和十二年末現在在留日本人數は二萬四千八百人で、その六〇%以上はダヴァオに居住し、その七〇%以上は麻栽培業者及その家族である。

## 二、地勢及氣候

フィリッピン群島の地勢の特徴をなすものは、全群島が火山帯に在ることである。即ちフィリッピン火山帯に屬するバンドラ火山帯及サンギ火山帯は、蘭領モルッカ諸島及セレベス島より相併行してフィリッピン群島に入りミンダナオ火山帯となり、サンギ、ミンダナオ、カミンダナの島々を経て南部ルソン火山帯と續き、更に北上してバブヤン火山帯となつて臺灣に至る。スール火山帯は、スール群島を貫通してネグロス火山帯に續き、南ルソン火山帯に合する。

かくの如く全群島は殆ど火山帯に屬し、火山の數、活動の頻繁さに於ては世界有數で、數多火山のうち最も著名なのはミンダナオ島のアポ山(標高三千四百四十三米)であるが、この外、バブヤン島のバブヤン、ミンダナオ島のカラヨ及カミグイン、ネグロス島のキャンラオン、ルソン島のマヨン、タアール、ブルサン等の諸山がある。

河川は島嶼が小さいので概して大なるものなく、ルソン島のカガヤン河、パムバンガ河、ミンダナオ島のブ



アン及ブラングア河等を擧げ得るに過ぎない。

氣候は群島が南北に散在し緯度より見るも十六度三十分互るので一様ではないが、熱帯圏に屬する爲高温高濕で、一年を通じ氣溫の差は少い。マニラをして代表せしむれば、年平均溫度二十六度四分、平均最高溫度は四月の三十六度四分、五月の三十六度三分、平均最低溫度は一月及二月の十七度一分である。降雨量も地方に依り之を異にし、西海岸では六月より九月末迄南西季節風が、北東海岸では十月より翌年五月迄北東貿易風が雨を齎らす。降水量はマニラに於て年平均千九百六十三耗、降雨日數百五十六日、最も多いのは七月及八月の各二十三日である。

群島の東方北緯八度乃至十五度の間は颱風の發生地として著名で、この颱風は七月乃至十一月に最も多く起り南支那及本邦南部を荒すのである。

### 三、政 治

フィリッピンが世界人文史上初めて名を現したのは、一五二二年ポルトガル人マゼランがスペイン王の名に於てセブ島を占領してより以來で、マゼランが土民と戦つて戦死した後、スペイン王は幾度か遠征隊を送つたが、一五六五年四月レガスピはセブ島を平定し、次いで隣接諸島を配下に收め、一五七一年首都をマニラに移し、漸次勢力を扶植して、一五六九年には全群島をスペイン治下に置いた。フィリッピンといふ名稱は、一五四三年スペイン皇太子フィリップ(後のフィリップ二世)の名をとつて命名したのであると謂ふ。

爾來一七六一年歐洲七年戰爭の餘波として、マニラが一時英國に依つて占領せられたのを除き、約三百二十七年間フィリッピンはスペイン之を統治し來つたが、政府の壓政と教團派僧侶の專横とに苦しめられた島民中には革命思想を抱くもの漸く多く、叛亂勃發すること七十二回の多きに上り、一八九六年政府當局が愛國者ホセ・リサールを捕縛銃殺するや、叛軍各地に蜂起し、アギナルドを首領として政府軍と戦を交ゆること半歳に及んだ。一八九七年八月和議漸くにして成つたが、政府はその條件を履行しなかつたので、翌年三月戰亂再び起つた。時恰もキューバに米艦爆沈事件突發し、之に歸因して米西間に戰爭起り、叛軍は米軍に與してスペイン軍を撃破したが、一八九八年パリ條約の結果は叛軍の豫期に反し、フィリッピンは米國の領有に歸した。之に激昂せるフィリッピン人は一八九九年二月再び叛旗を翻したが、一九〇一年三月アギナルド捕縛せられ、遂に米國の武力に屈するの已むなきに至つた。

斯くて一九〇一年七月米國はフィリッピンに民政を布き、タフトが初代總督に就任したが、獨立を要望する聲年を追ふて熾烈なるに鑑み、一九一六年「ジョーンズ法」Jones Lawに依り、鞏固なる政府樹立せらるゝを待つて獨立を承認する旨を豫約した。然るにその後世界不況襲來するや、米國農民の庇護、失業者の救済、キューバ糖業に對する米國資本の擁護等の諸問題より見て、フィリッピンを獨立せしむるを米國の利益とするといふ輿論起り、一九三三年十二月議會は「ヘーア・ホーズ・カッティング法案」Hare-Haves-Cutting Billを大統領の拒否ありたるにも拘らず通過せしめたが、フィリッピン議會は完全なる獨立を求めて之を拒否したので、雙方關係者は更に擬議の結果、右法案を修正せる「タイディング・マクダフィー法案」Tydings-McDuffie Actを協定した。



右法案は一九三四年三月米國兩院を通過し大統領の裁可を得、五月フィリッピン議會を通過した。茲に於て米國は滿十年後即ち一九四六年七月四日を期しフィリッピンに完全なる獨立を許與することを約し、それ迄の過渡期に於ては廣汎なる自治權を與へて獨立の準備をなさしむることとしたのである。

右獨立法の定むる所に依り選定されたる二百二名の代表より成る憲法制定會議は一九三四年七月召集され、翌三五年二月憲法草案を可決し、三月二十三日米國大統領の裁可を得、五月十四日一般投票に依りフィリッピン人は之を受諾した。斯くて九月十七日、正副大統領及國會議員の選舉が行はれ、十一月十五日フィリッピン聯邦 Commonwealth of the Philippines は正式に成立した。

フィリッピン聯邦は一種の米國の自治領で、立法權は國民會議 National Assembly に、行政權は大統領に、司法權は大審院及法律に依り設置せらるゝ下級裁判所にあり、立法、行政及司法の三權は分立してゐる。

國民會議議員の定員は百二十名以内で、三年毎に改選すべきものと定められ、參政權は滿二十一歳以上の男子にして五百ペソ以上の財産を有し讀書きし得るものに附與せられ、女子に對しては憲法採擇後二箇年内にその目的を以て行はるゝ人民投票に於て三十萬以上の有資格婦人が肯定投票をなしたる場合に附與することと定めた。

大統領の任期は六箇年で再選を許さない。大統領の下には内務、司法、大藏、農商務、文部、土木、交通、労働の七省長官ありて各省事務を分掌してゐる。

然るに一九四〇年四月、國民議會は憲法修正案を可決し、同年十二月米國大統領は之を裁可した。之に依り大統領の任期は四箇年に短縮すると共に一回に限り再選を許されることとなり、又議會は兩院制に改められ、上院

は總選舉に依つて選出さるゝ二十四名の議員を以て、下院は又各州選出の百二十名以内の議員を以て構成さるゝこととなつた。

地方行政は、全領を四十九州、六特別市、九百十九都市及町、一萬六千分區に分つて之を行ふ。各州には知事 Provincial Governor と知事を議長とし公選に依る二名の委員を以て構成する州委員會 Provincial Board があり、都市及町には公選に依る議員四名乃至八名より成る市會又は町會が設けられ、議長は當該都市及町の最高行政權を持つ。之等地方行政は行政局及非基督教土族局を通じ内務省に依つて監督せらる。

右聯邦成立の結果、米國政府は總督を廢し高等辨務官 High Commissioner を設け、米國政府を代表して立法及行政に對する新憲法及タ・マ法の施行に就き監督の任に當らしめてゐた。

#### 四、財政及幣制

フィリッピンの財政は、米國歸屬以來一九〇一―二年度に於て四十五萬ペソの赤字を出した外は、年々剩餘金を擧げ極めて順調なる状態を持續してゐたが、世界不況の餘波に依り一九二九年以降不足を生ずるに至つた。一九三三年總督フランク・マーフィは極度に節約を行つた結果再び健全状態に復した。

最近五年間に於ける歳入歳出左の如し。

年 度	歳 入	歳 出
一九三七年	一一四、〇七六、七九一 <sup>千</sup> (1)	五六、九四四、九八六
一〇、フィリッピン		三三三



一九三八年	六五、七〇七、一四四 <sup>弗</sup> (1)	六九、六七一、八四八
一九三九年 <sup>(3)</sup>	七九、三〇〇、〇〇〇 <sup>ペソ</sup>	七九、八〇〇、〇〇〇
一九三九—四〇年 <sup>(2)(3)</sup>	九七、〇六二、〇〇〇 <sup>ペソ</sup> (4)	九一、五二〇、〇〇〇
一九四〇—四一年 <sup>(2)(3)</sup>	九一、一七八、〇〇〇 <sup>ペソ</sup> (4)	八九、一四九、〇〇〇

註一 米國政府よりのクレジット五五、五八九、六九一弗(一九三七年)、一〇、二四三、二九〇弗(一九三八年)を含む。  
 註二 六月三十日を以て終る。 註三 豫算。  
 註四 國立銀行より大藏省へ償還の九、六二五、〇〇〇ペソ(一九三九—四〇年)、三、五〇〇、〇〇〇ペソ(一九四〇—四一年)を含む。

歳入の主なるものは税収入及官業収入で、之等は總額の八〇乃至九〇%を占めてゐる。税収入の内容は輸入税及國內消費税が五〇%、營業鑑札税二〇%、所得税が六・二%である。歳出の主なるものは土木改良費、經濟開發費、國防費等である。

一九三八年末に於ける公債發行高は七千四百四十六萬八千五百弗で、減債基金總高は三千八百八十萬八千五百七十五弗である。

次に幣制であるが、フィリッピンに於ては一九二二年六月金本位基金條令が公布せられ、金本位制が採用せられたが、一九三三年三月米國が金本位を停止したので、フィリッピンも亦之に倣つた。

單位貨幣はペソ *Peso* で、一ペソ銀貨は純度八百の銀二十グラムで、米貨五十仙と等價である。現行貨幣は銀貨一ペソ、半ペソ、*ペセタ peseta = 20 centavos*、*一メヂア・ペセタ media peseta = 10 centavos*、白銅貨五セン

タヴオ *centavo*、銅貨一センタヴオ等で、大藏證券及紙幣には一、二、五、十、二十、五十、百、二百、五百ペソ等があり、米國金貨は特定の契約なき限り法貨として通用する。

### 五、外國貿易

一八三四年マニラは開港場となつたが、當時の貿易状態に關しては何等記録が残つてゐない。一八五五年以降四十年間の貿易に就いてはスペイン總督府作成の統計あり、それに依れば一八五五年の貿易總額は約一千萬ペソで、一八九五年のそれは約六千二百萬ペソ、輸入四五%、輸出五五%の割合であつた。

一八九九年米國領有以來輸出入共急激に増加し、一九一九及二〇年に於ては大戦の影響を受けて、輸入約二億九千八百萬ペソ、輸出三億三百萬ペソといふ異常なる發展を示した。その後多少の消長あり、世界恐慌の影響は固より之を免かるゝを得なかつたが、而も猶年々出超を續けた。最近十箇年間の輸出入貿易額は左の通り。(單位ペソ)

年 度	輸 入	輸 出	差引出入超
一九三〇年	二四六、一八五、九〇八	二六六、三三四、二五六	二〇、一四八、三四八
一九三一年	一九八、三五七、四三八	二〇七、九四四、一四八	九、五八六、七一〇
一九三二年	一五八、七九〇、一七〇	一九〇、六七六、一六二	三一、八八五、九九二
一九三三年	一三四、七二二、九二六	二一一、五四二、一〇四	七六、八一九、一七八
一九三四年	一六七、二一四、二二二	二二〇、八〇七、二七二	五三、五九三、〇五〇
一九三五年	一七一、〇四七、六九八	一八八、四九一、三六〇	一七、四四三、六六二

一〇、フィリッピン



一九三六年	二〇二、二五三、三四九	二七二、八九六、一〇六	二〇、六四三、七五七
一九三七年	二一八、〇五一、四九〇	三〇二、五三二、五〇〇	八四、四八一、〇一〇
一九三八年	二六五、二一五、〇九五	二三一、五九〇、五五四	三二一、六二四、五四一
一九三九年	二四五、五五九、九九二	三一六、〇九五、七九六	二〇、五三五、八〇四
一九四〇年	二六九、七二〇、四九七	三〇九、五七九、六四四	三九、八五九、一四七

備考 一九三六、三七年、三九年は金銀地金の輸出を含まず、一九三八年は米國陸海軍用品の輸入を含まず。

フィリッピンの貿易を相手國別に見るに、一八九九年には支那が首位を占め、次いで英、米、西、日等の順位であつたが、一九〇八年米比間に自由貿易相互制度が採用せられてより以來、輸出入共米國が第一位に在る。左に最近二箇年間に於ける主要相手國別輸出入額を示さう。

國別	一九三八年		一九三九年	
	輸入	輸出	輸入	輸出
米國	一八一、五五六	一八〇、八二九	一六七、五五三	二五七、四七二
日本	二五、八二五	一五、三五二	一五、四〇五	一五、七七五
英國	五、四三三	六、〇一七	五、九六一	六、六四六
支那	六、一五一	一、九〇五	五、二八八	二、〇二九
獨逸	八、三〇九	二、九八八	八、五七六	一、九八四
英領印度	四、六八八	一、三五六	四、五一六	一、六三〇
蘭領印度	五、八四二	九九一	五、九五五	八六三
蘭洲	四、八〇一	九二八	四、〇〇五	八三四
和蘭	五、八三三	五、〇八二	五、九〇八	六、五二〇
其他共合計	二六五、二一五	二三一、五九一	二四五、五三五	二四二、四五三

右表の示すが如く、米國は一九三八年度に於て輸入は六八・四六%、輸出は七八・二一%、一九三九年度に於て輸入は六八・二四%、輸出は七六・七七%を占め、第二位の日本の一九三八年輸入九・七四%、輸出六・六三%、一九三九年輸入六・二四%、輸出六・五〇%を遙に引離し絶對的優勢に在る。

次に貿易の構成を見るに、輸出に於ては砂糖が最も多く、輸出總額の四三%に達し、コブラ、椰子油、麻等が之に次ぐ。輸入に於ては鐵、鋼鐵及同製品が約七九%を占め、その他綿製品、鑛油、自動車及其附屬品等が主なるものである。

輸出品	一九三八年		一九三九年	
	一九三八年	一九三九年	一九三八年	一九三九年
砂糖(分蜜糖)	九一、九二四、七七七	九〇、七八二、〇〇二	四五、七九二、三四三	四一、一三二、六七〇
同(精糖)	八、一一八、九三六	八、五六四、九一一	四三、八一二、〇九九	三八、七七二、五三五
コブラ	二四、五一二、〇二八	二六、八〇二、四九五	一六、〇八四、六二一	一六、三八九、四〇二
コブラケーキ及ミール	五、四九五、〇八六	四、二五〇、一四六	一五、六〇〇、二一〇	一〇、七〇七、〇一六
椰子油	二一、四一〇、五二六	一七、八四二、九九二	一一、九七九、二七八	一一、〇四七、七九九
葉煙草	二、八四六、一五八	五、六七二、一三六	一一、二六三、三〇〇	八、三一二、一〇五
葉卷煙草	六、〇四九、二二八	六、二九〇、五一〇	一〇、二六三、三〇〇	一三、九四四、七六〇
麻	二〇、三一八、三四七	二三、七四四、九七三	一五、八六六、八八一	一三、九四四、七六〇
網具	二、三九八、〇六二	三、一七三、八三六	一〇、三七八、三四九	九、〇六八、六二九
乾燥コ、ナット	七、六三二、七一五	八、八三七、四九五	七、六〇七、七六六	七、六四九、八四三
刺繻	一〇、二一五、八〇二	一〇、七一四、一四四	八、八八一、四一〇	七、六九四、五三八
木材	五、六五〇、五四一	六、三六三、一七七		
輸出入				
鐵、鋼及同製品			四五、七九二、三四三	四一、一三二、六七〇
綿織物及製品			四三、八一二、〇九九	三八、七七二、五三五
鑛油			一六、〇八四、六二一	一六、三八九、四〇二
自動車、トラック、飛行機及其他車輛及部品の肉類、酪製品			一一、九七九、二七八	一一、〇四七、七九九
小麥粉			一〇、二六三、三〇〇	八、三一二、一〇五
煙草製品			一五、八六六、八八一	一三、九四四、七六〇
紙及製品			一〇、三七八、三四九	九、〇六八、六二九
電氣機械器具			七、六〇七、七六六	七、六四九、八四三
化學製品及藥品			八、八八一、四一〇	七、六九四、五三八



右の如く甘蔗及砂糖は、フィリッピン輸出商品中の大宗であるが、その殆ど全部が米國へ仕向けられたのである。その他主要輸出品にして米國へ送られるものは椰子油(九七%)、コブラ(六六%)、乾燥椰子(九九%)、煙草類(六四%)、アバカ(二四%)等である。主要輸入品も亦米國より仕出されるもの多く、鐵、鋼及同製品(七九%)、綿織物及製品(六三%)、鑛油(七四%)、自動車トラック及同附屬品(九九%)、紙及同製品(七六%)等を見てもその大勢を知り得るであらう。

斯くの如くフィリッピン貿易の大部分は米國との間に行はれてゐるのであるが、これはこの間に、特惠的且つ相互的自由貿易關係が存在してゐるからである。この關係は一九〇二年米國政府がフィリッピンより米國に輸入する、生産品に對し二割五分の特惠免稅を採用したのに始まり、次いで一九〇九年十月ペイン・アルドリッチ法 Payne-Aldrich Bill に依りフィリッピンに於て栽培、生産又は製造された總ての貨物を無稅とした。但し砂糖は三十萬噸、葉卷は一億五千萬本、煙草製品は三十萬封度以内、精製品は外國の原料が二割以下の場合に限り無稅とするといふ制限を附したが、一九一三年右制限を撤廢し、米比雙方の貨物は無稅を以て相互に輸出入をなし得るものと定めた。

今對米貿易の消長を左表を以て示さう。

年 度	輸 入	%	輸 出	%	總 額	%
一八九九年	二、七〇六	七	七、八七〇	二六	一〇、五七六	一六
一九〇八年	一〇、二〇三	一七	二〇、九〇一	三二	三一、一〇五	二五
一九〇九年	一一、八九〇	二一	二九、四五三	四二	四二、三四三	三二

一九一三年	五三、三五二	五〇	三二、八六八	三四	八八、二二〇	四二
一九一九年	一五〇、九八七	六四	一一三、三〇五	五〇	二六四、二八八	五七
一九二九年	一八五、一八五	六三	二四八、九三〇	七六	三九八、八八七	六九
一九三二年	一〇二、五九五	六五	一六五、二九五	八七	二六七、八九一	七七
一九三六年	一一二、九九四	六一	二三九、五〇四	八〇	三六〇、四九九	七二
一九三八年	一八〇、七一四	六八	一七九、八八九	七七	三五九、六〇四	七二

茲に注目すべきは米比間の特惠關係は、タ・マ獨立法の經濟條項に依り廢棄さるゝ運命にあつた。即ち新政府樹立後六年目の一年間に於ては米國政府はフィリッピン貨物に對し米國の法律に依り外國輸入貨物に賦課徵收せらるべき關稅率の五%、同七年目の一年間は一〇%、八年目は一五%、九年目は二〇%、九年目を終了したる後に於ては二五%の輸入稅を課することと定めたことである。

之は過去三十餘年來米國市場に依存し發達し來つたフィリッピン産業に重大なる影響を及ぼすものとし、フィリッピン朝野に經濟的獨立尙早論が起つた結果、一九三九年一月タ・マ獨立法修正案が米國議會に提出され、同八月通過、フィリッピン人民投票は之を承認した。所謂タイデングス・コウシャルコウスキ經濟調整法が之である。

右調整法に依り一九四〇年以降に於ても特定のフィリッピン貨物に對しては基本數量を定めて無稅とすることとし、一九四一年一月以降毎年基本割當量の五%を減じ、一九四五年度に於て二五%に達せしめ、一九四六年一月以降七月迄は前年割當量の五〇%と定めた。右無稅扱商品の基本數量は葉卷二億本、椰子油二十萬噸、刻煙草及有莖無莖煙草四百五十萬封度、眞珠貝ボタン八十五萬クロスで、砂糖は一九三九年一月以降毎年八十五萬噸



(うち分蜜糖は五萬噸以下)、硬質纖維は一九四一年五月以降同年末迄四百萬封度、一九四二年一月以降一九四五年末迄六百萬封度、一九四六年一月以降七月三日迄三百萬封度であるが、コブラ及麻には數量の制限を設けてゐない。尙、獨立後の貿易關係の調整に就いては、一九四四年頃開催せらるべき會議に於て之を決定することと定めた。

本邦との貿易は、マゼラン上陸前既に交易關係があつたことは歴史の示す所であるが、明かなる統計は固より残つてゐない。比較的年代の新しいものを擧ぐれば、一九〇九年に貿易總額三百五十萬ペソで關係國中第十位に在つたが、一九一九年には四千二百萬ペソに達し、米英に次いで第三位となり、一九二五年以後は英國を凌駕して第二位に昇つてゐる。乍併フィリッピン貿易總額中に於て占むる率は、前記せるが如く輸入九%内外、輸出六%内外に過ぎず、第一位の米國に比しその差餘りに大なるが如く見ゆるが、條件に甚しき差別あるを考慮すべきである。

## 六、産 業

フィリッピンの産業は農業を根幹とする。群島の總面積七千三百二十一萬四千七百エーカーのうち六三%即ち四千五百九十四萬六千四百二十エーカーが耕作適地であるが、一九三八年現在に於て一四・一%即ち一千三十九萬九千三百四十エーカーが開墾されてゐるに過ぎず、従つてフィリッピンの農業は將來尙發展の餘地十分ありと言ひ得る。

主要農産品は砂糖、コブラ、麻、米、煙草等で、米を除く他の生産品は何れも重要な輸出品となつてゐる。砂糖はフィリッピン農産品中の大宗たるのみならず輸出品の首位に在り、甘蔗の栽培は殆ど全群島に亘り四十九州之を栽培せざるはロンブロン一州のみであるが、主要産地はネグロス、ルブン、パナイ、ミンドロ各地で、年産額は一九三八年度に於て九百八十一萬噸である。

アバカ(マニラ麻)の主要産地はミンダナオ島のダヴァオ、レイテ、アルバイ、ソルソゴン、サマールの諸州で、従來マニラより輸出されたのでマニラ麻と稱するが、一九二六年一月ダヴァオ開港以來同港よりの輸出多數を占む。一九三八年末栽培面積五十萬八千三百四十ヘクタール、生産高二百六十萬七千三百八十擔である。

コブラの一九三八年末に於ける植付面積は六十四萬三千百十ヘクタール、株數一億二千百六十八萬五千四百八十八本、生産樹九千百七十七萬八千八百本で、コブラ生産高は千百三萬二千三十擔、製油三百七十七萬六千リットル、ツバ六千六百七千二萬二千六百九十リットルである。

米はルソン島、パンガシナン州及ヌエヴァ・エシハ州地方を主要産地とし「フィリッピンの穀倉」の名がある。一九三八年末植付面積百九十一萬二千五百五十ヘクタール、生産額粳五千二百三十四萬五千二百十カヴァン(一カヴァンは四十三噸)である。米は島民の主要食料であるが需要を充すに足らず、年々五十萬ペソ以上を佛印、タイ及其他より輸入してゐる。

玉蜀黍は米に次ぐ主要食料で、米の不足は玉蜀黍に依つて緩和されてゐる。一九三八年末の植付面積七十萬二千五百三十ヘクタール、生産高八百七十八萬二千四百二十カヴァンで、その殆ど全部が領内で消費されてゐる。



フィリッピンに於ける牧畜は自然的條件が備つてゐるにも拘らず發達せず、肉類及酪農品は尙輸入に俟つ状態にある。一九三八年末飼養家畜類は、水牛二百六十萬七千八百三十六頭、牛百七十二萬千六百頭、馬及騾馬五十萬四千九百六十七頭、豚三百五十五萬八千二百七十四頭、山羊六十一萬九千九百頭、緬羊十六萬九千三百頭であるが、水牛はカラバオと稱せられ、耕作及勞役用として必要缺くべからざる家畜である。

林業は農業に次ぐ重要産業であるが、一九三八年山林局の調査に依れば、總面積の五七%即ち千七百七十八萬九千ヘクタールは商業林で、うち官有林が九七・五%を占め、立木總蓄積量は十億九千六百八萬三千立方メートルと推定されてゐる。林種は多種に上るが、建築材としてラワンが最も豊富であり且つ著名である。

一九三七年度に於ける木材生産高は三億千五百八十七萬四千五百五十三ボード呎である。木材會社は米人經營のものが多いが、邦人經營の主なるものとして比律賓木材輸出株式會社、タゴン商事株式會社、テブンコ木材株式會社等がある。

水産業は海岸線の延長二萬二千六十哩に上り、到る所に天然の漁場を擁してゐるにも拘らず、他の南洋諸國と律を同じくし、漁撈法幼稚で全く不振状態にある。

主要漁區はルソン島の西ボリナオ半島の東岸一帯、マニラ灣附近、パナイ島、パラワン島、スルー群島等のスルー海を圍む地方で、魚族は二千種を數へ、うち四百種は食用に充て得るものである。漁業人口は明確を缺くが約一萬と稱せられ、漁舟は約一萬二千である。土人漁夫は今尙原始的沿岸漁獲法に依るもの多く、遠洋漁業は邦人漁夫に依つて獨占されてゐる。外務省調査に依れば昭和十二年末現在邦人漁業者數は千九百九十四人である。

水産物は魚類の外、眞珠貝、海綿、龜甲等があり、眞珠貝は主要輸出品の一で、母貝はタヤバス州のポリロ島及ビサヤ島、スルー群島、パラワン群島等に産する。

一九三八年度水産額は一萬九千七百噸、價格五十九萬二千二百ペソである。

フィリッピンの地下資源は極めて多數にして而も多量であると謂はれてゐるが、金、鐵以外は未だ企業化されてゐない。

金は群島各所に鑛脈を有するが、現在金産地として知られてゐる地方は山岳州、カマリネス・ノルテ州、マスバテ州、スリガオ州、アグサン州、ブラカン州、サンボアンガ州等である。金採掘業者は三十七會社に上り、一九三七年度に於ける生産高は七十一萬六千九百六十七オンス、價格四千九百五十八萬四千四百三十ペソに達し、銀生産高は七十一萬九千七百七十一オンス、價格一千九萬四千三十五ペソである。

その他主要鑛産の一九三七年度に於ける生産高は左の通り。

鐵	鑛	六九二、六三六、八五〇噸	二、四一二、二九七、四三ベソ
クロム	鑛	七六、四一六、一九七噸	一、四八六、五六八、五六ベソ
マンガン	鑛	五、七〇〇、〇〇〇噸	八四、六八〇、〇〇ベソ
銅		六、八五〇、〇〇〇噸	一四三、二四四、〇〇ベソ
鉛		二三、二〇四噸	二、〇八二、三五ベソ
ロックアスファルト		一、六〇一、六三〇噸	一七、三二五、〇五ベソ
石	炭	四、六五三噸	一
鹽		四八、九〇四、二九四噸	六四七、一二九、〇〇ベソ



フィリピンの工業は今尙家内工業の域を脱せざるもの大部分を占めてゐるが、一九四六年の獨立を控へ、コンモンウェールズ政府は産業振興計畫の實行機關として國立興業會社 M. I. C. を設立して各種工業の振興を期してをり、既に酪農品、綿布、硬質纖維、肥料、セメント等の工業は實行に移されてゐる。

現在近代的設備を有するものは製糖、製材及煙草工業で、一九三八年末に於て製糖工場は四に過ぎないが、斯業に對する投資額は二億ペソを超え労働者は三十萬に達する。次いで製材工場九〇、投資額二千七百萬ペソ、労働者數三萬、葉卷煙草工場九十二、紙卷煙草工場十七、その他二十、投資額二千八百萬ペソ、労働者數二萬等を擧ぐべきであらう。製油工場は一時その數三十を超えたが、第一次大戰後の不況に際して倒産し現在八を算するに過ぎず、その他稍々見るに足るものは索具工場四、蒸餾酒製造工場七十等で、精米工場は二千三百十一に達するが、その何れも小規模である。

最近發達しつつあるのは水力電氣業で、發電所數二十四、電力三萬三千四百馬力であるが、ラグナ州ポトカンのマニラ電氣會社、電力二萬二千八百馬力を最大とする。

## フィリピンの交通機關

### 一、鐵道

フィリピンに於ける鐵道は、ルソン島の官有マニラ鐵道線約千二十七軒、パナイ及セブ島の私營フィリピン

鐵道線約二百五十軒、合計千二百七十七軒に過ぎない。

#### (一) 官有マニラ鐵道

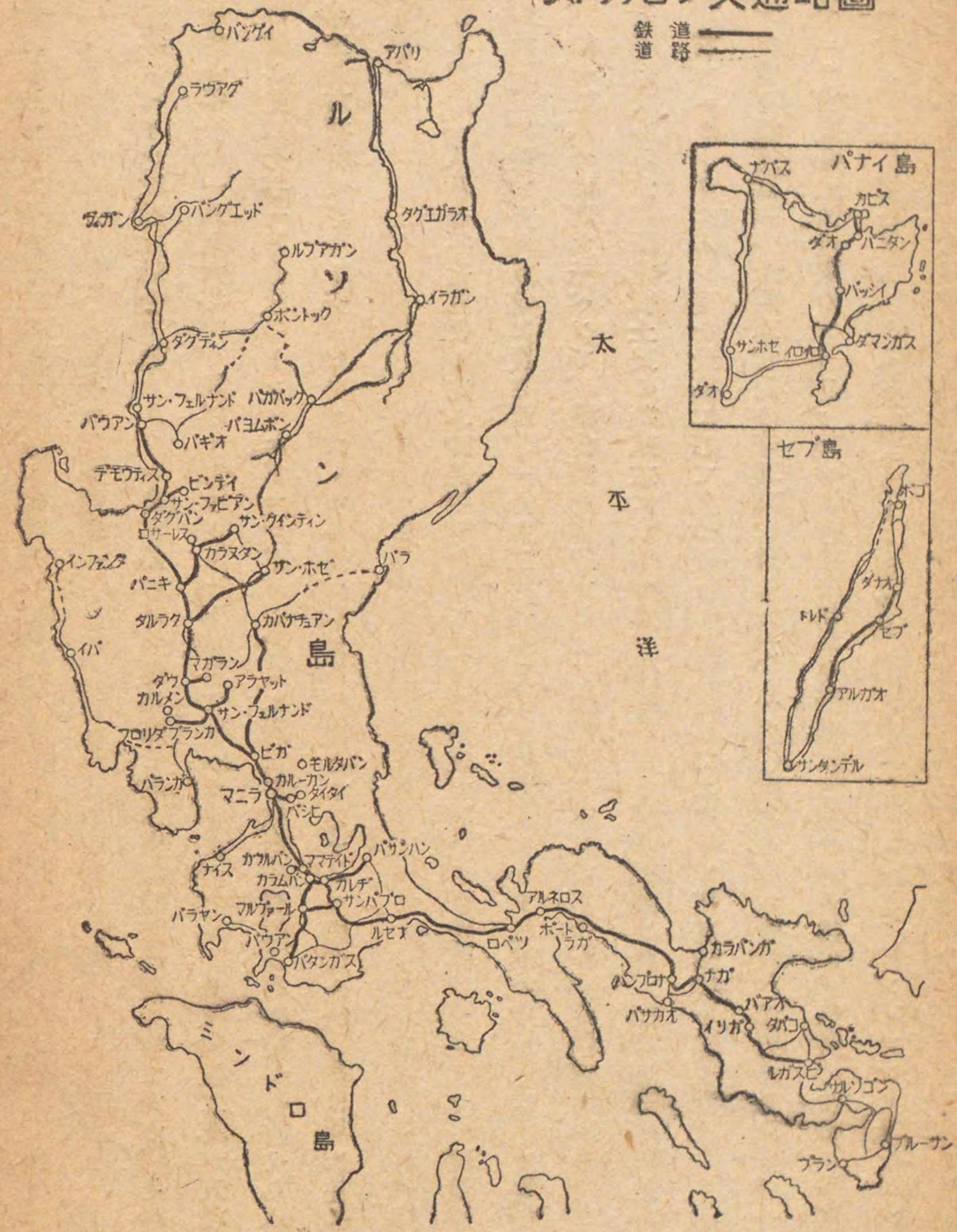
一八七五年スペイン政廳は勅命に依りルソン島に於ける主要地點を結ぶ鐵道建設計畫を樹てたが、それが具體化したのは約十年後の一八八六年で、同年十月マドリッドに於てマニラ―ダグパン間鐵道建設工事が入札に附せられ、その結果翌八七年一月倫敦のドン・エドマンド・シケスに對し右鐵道の建設及經營權が特許せられたが、一八八八年三月右權利はジョージ・ヒギンス・ウェルフィスを代表とするマニラ鐵道會社 Manila Railway Co. に讓渡せられた。

鐵道建設工事は一八八七年七月より向ふ四箇年間を以て完成の豫定で開始されたが、マラリヤの猖獗、迷信に基く土民の妨碍、頻發する内亂等に災され、一八九二年十一月に至り漸くにして全線を完成し營業を開始した。建設費總額は七百八十九萬九千ペソで、豫定額を超過すること約三百萬ペソであつた。之即ちフィリピンに於ける最初の鐵道であるが、開業後土民の叛亂並に水害の爲、鐵道線路は屢々破壊され、而も海運の壓迫ありて業績振はず、右マニラ―ダグパン間を最初にして且つ最後の路線としてスペイン領有時代を終つた。

米西戰爭に當り鐵道は一時米國軍當局の管理下に歸したが、一九〇〇年の初に會社へ還附せられた。一九〇二年十二月マニラ鐵道會社は米國のフィリピン領有後の新なる情勢に對應せんが爲に、米國の法律に準據するマニラ鐵道會社 Manila Railroad Co. を米國ニュー・ジャシーに創立し、フィリピン・コンミッションより鐵道の經營及新線の建設に關する權利を得た。爾來新會社は一九一六年末迄諸設備の改善を行ふと共に新線の建設



### フィリピン交通略圖



に努め、南北幹線合計約七百九十三軒の新線を敷設した。

然るに一九一六年二月フィリピン政廳は八百萬ペソを以て親會社たる倫敦マニラ鐵道會社を買収して子會社たる米國マニラ鐵道會社を支配下に置き、一九一七年一月總督、上下院議長の選任する理事に依て構成せらるゝ理事會監督下に於て之を經營せしむるに至つた。コンモンウェールズ政府成立後に於ては所有權は同政府に移つたが、監督機關は依然理事會である。但し理事は大統領に依つて選任せらる。

現在理事會は正副理事長各一名、理事二名、秘書一名に依つて構成せられ、正理事長は會社總支配人を兼ね直接經營の衝に當る。業務處理機關としては社内に總務、法規、工作、運輸、機械、運輸、主計、出納、用品、保健の各部及ベンゲット・オート・ライン、ルソン・バス・ライン、ミンダナオ・モーター・ライン、マニラ港驛等の各附帶事業部を設けてゐる。

一九四〇年六月末現在鐵道延長軒左の如し。

#### ○一九四〇年六月末現在マニラ鐵道延長軒

北部線	二六〇・五一六軒
カルーカン—サン・フェルナンド(ラ・ユニオン)	九一・三〇〇
ビガ—カバチユアン	二〇〇・一四
サン・フェルナンド(パンパンガ)—アラヤット	二八・五〇七
サン・フェルナンド(パンパンガ)—カルメン	六・六五二
ダウ—ストツエンブルグ	八・七九五
ダウ—マガラン	
一〇、フィリピン	三三五



大東亞共榮圏の交通現勢

三三六

パニキーロサーレス	二九・四〇二
カラヌタン―サン・クインティン	二三・八七二
サンタ・メサ―タイタイ	一七・八八四
タルラクーサン・ホセ	五四・四六九
サン・ファビアン―ビンデイ	五・三九九
合計	五四六・八一〇
南部線	
パコレガスビ	四六四・三九五
カレヂ―パサンハン	三四・七八九
カラムバーバタンガス	五六・四八五
マルヴァール―サン・パブロ	一八・九二三
ママテイド―カウルバン	五・六〇三
合計	五八〇・一九五
總計	一、〇二七・〇〇五

軌間は總て三呎六吋、複線區間は、北部線のマニラーカールカン・ロード・クロッシング間五呎六四〇及タヌマン・ジャンクシヨーン―サンタ・メサ間四呎九六六、合計十呎六〇六、南部線のサンタ・メサーパコ間二呎九〇七、總計十三呎五一三に過ぎず、何れもマニラ市近郊にある。尙、北部枝線パシヒーモルタバ間、南部枝線パコーナイリ間及バタンガス―バウアン間は、一九三六年下半年以降鐵道營業を廢止して自動車輸送を開始し、ポート・ジャンクシヨーン―ポート・ラゲイ間は最近廢線となつた。

建設工事は南部幹線の山岳地帯を除けば特に難工事と稱する程の箇所はない。官有マニラ鐵道會社創立當時、

南部幹線にはアロネス―パンプロナ間約百十呎の未成區間あり、自動車及船舶を以て之が連絡を圖つてゐたのである。一九二八年會社は該區間の建設を開始したが、險峻なる山岳地帯を克服する爲異常なる困難を嘗め、一九三二年一時之を中止するの已むなきに至つたがその後再開、一九三八年初に至り漸くにして開通した。南北兩線を通じ特色として擧ぐべきは橋梁が多いことであらう。最大勾配は一・二%、最小曲線は五度五十二分(呎)で、軌條は七十五呎度又は六十五呎度である。枕木は長さ七呎に付六×八吋又は五×八吋の本島産硬木を使用してゐる。

所有輪轉材料は、一九四〇年六月末現在に於て左の通り。

機關車	一五九	小荷物、郵便及緩急車	八四
客車	二〇九	貨車	二、〇五三
汽動車	六〇	業務車	一〇二
同附隨車	九八	合計	二、六〇六

機關車百六十輛のうち三十一輛は重油機關車、殘餘は蒸氣機關車で、主なる形式はマウンテン、サンタ・フェ、パンフィック、ミカド、ポーター等である。客車は大部分ボギー車で、一等客車及食堂車には冷房装置を備ふ。貨車は小型七軸乃至十軸、大型は三十軸であるが、最近漸次大型車に更換しつゝある模様である。汽動車のうち最新式のものには百四十馬力のガソリン・モーター又は百五十馬力のディゼル・エンジンを備へ、定員は三十六名で附隨車のそれは四十八名である。

列車運行回数は北部幹線に於て稍々多く、南部幹線は比較的閑散であるが、兩幹線共急行旅客列車を運轉して



る。即ち北部幹線に於てはバギオ・イロコス號が平均時速四十五杆を以て、セントラル・ルソン號が平均時速三十六杆を以てマニラーサンフェルナンド間を連絡してゐるが、前者は重油機關車を以て牽引し冷房装置を有する一等客車及食堂車を連結してゐる。南部幹線に於てもピコル號が平均時速三十七杆を以て、マニラーレガスピ間を結んでゐる。

次に營業成績に就いて若干述べよう。一九一九年新會社創立以來、年々大體に於て順調なる業績を残してきたが、一九二九年の益金三百六十萬二千三百三十ペソを最高記録とし、爾來世界不況を明かに反映して、業績漸次低下し、一九三四年には百十五萬五千六百五十一ペソ、翌三五年には百八十三萬八千二百八十六ペソの缺損を出し、一九三七年以降に至つて漸く黒字に轉じた。

最近に於ける營業成績は左の如くで、營業杆短く而も海運の制肘を受くること大なる鐵道としては、比較的好成績と云ひ得るであらう。(單位ペソ)

營業收入	一九三八一—三九年	一九三九—四〇年
營業支出	八、八五九、四五六	八、九四六、二五三
純營業收入	七、一七、〇五七	七、六一五、二〇一
税金及其他	一、七四二、三九九	一、三三一、〇五三
營業益金	四六、五〇二	九八、二九五
附帶事業益金	一、六九五、八九七	一、二三二、七五八
營業益金總額	四六八、九五三	三四九、一九六
	二、一六四、八五〇	一、五八一、九五五

非營業收入	一一八、九一一	一一〇、一二四
益金總額	二、二八三、七六一	一、六九二、〇七八
純益金	四〇三、二七三	三九、八六三

備考 (一)非營業收入は機關車及車輛並其他貨貸料、有形財産收入、有價證券收入、減價基金及積立金利息等。  
(二)純益金は益金總額より貨車借入料、借入金利息、爲替差額等を控除せるもの。

右のうち鐵道營業收入及同支出の内譯は左の如くである。(單位ペソ)

營業收入	一九三八一—三九年	一九三九—四〇年
貨物	一九三八—三九年	一九三九—四〇年
旅客	三、七〇五、七九六	三、六七二、一六六
旅荷	四、一八二、五八七	四、二〇九、四四七
小荷物	五三一、八六一	五九六、〇一九
水上輸送	九九、八二五	一〇五、一九九
郵便	一三七、四六四	一五一、四四二
其他	二〇一、九二二	二一一、九八〇
合計	八、八五七、四五六	八、九四六、二五三
營業支出		
線路及建物維持品	九九三、八〇二	一、〇六六、五七三
車輛維持費	一、〇三七、三〇〇	一、一二九、八一八
車輛減價償却費	六四六、一一九	六四六、五〇六
廢車費	六五、〇三三	四一、八七四
運輸費	六〇、四九六	六六、六八九
運轉費(鐵道)	三、八〇三、六三三	四、一六一、五四九
一〇、フイリップピン		



運轉費(汽船)	一七七、四五四	一二八、七〇五
總務費	三六五、三一六	三八三、六九五
建設材料輸送費	三二、〇九七	一〇、二〇六
合計	七、一七、〇五七	七、六一五、二〇一

次に右と同年度に於ける運輸成績に関する數字を擧げよう。

營業	一九三八―三九年	一九三九―四〇年
旅客員數	一、一四〇、五一八	一、一四〇、五一八
旅客人	一〇、一九五、八六四	九、七五一、六八一
旅客走行	四三〇、四九九、三一六	四二五、八六一、三八〇
旅客列車走行	二四、四六〇、六〇八	二四、八九六、〇八四
旅客列車走行	五、〇八一、六五九	五、〇一一、五〇七
旅客列車機關車走行	三、一四八、九五九	二、九〇二、七五八
貨物	一、六四七、四二六	一、五九三、四六四
貨物噸數	四二七、三〇〇、五七一	四四三、二八三、五九七
貨物噸	二七、〇二四、二〇一	二七、二四〇、五六五
貨物走行	一、七六三、一一八	一、八五〇、七六三
貨物列車走行	二、一三一、六六五	二、二四三、七五一

旅客輸送に關しては特に擧ぐべき特徴はない。主要貨物は左の一九三九―四〇年度に於ける貨物品目の示すが如く、甘蔗及砂糖が全有貨物の約六〇%を占めてゐる。

白米	一〇一、九四一 <sup>噸</sup>	鑛石	四三、五七四 <sup>噸</sup>
粗米	二一、二三五	煙草	一、七五〇

砂糖	二〇四、二六三	木材	九七、一三七
甘蔗	四七三、五七七	其他林産	九二、四〇八
コブラ	一〇三、六一七	製造品	二〇五、三五八
ココ椰子	八、二二二	合計	一、四九九、二七五
糖蜜	八、一三五		

マニラ鐵道會社の附帶事業の主なるものは、ベンゲット・オート・ライン、ルソン・バス・ライン、ミンダナオ・オート・ライン及マニラ港驛等で、外に直營の避暑地ホテル並に投資會社たるマニラ・ホテルがある。ベンゲット・オート・ラインは一九三〇年政府社會事業局より繼承したもので、南部幹線サン・フェルナンド(ラ・ユニオン)及ダモートイス兩驛とバギオとの間の路線を經營してゐる。

一九三九―四〇年度に於ける旅客數は百四十二萬二千九百九十四人、貨物及小荷物輸送數量は五千二百六十九萬二千八百六十六噸、營業收入は百十萬三千三百八十九ペソで、旅客收入五二・〇四%、貨物收入四〇・九一%、其他七・〇五%の割合となつてゐる。

ルソン・バス・ラインは、カヴィテ地方及マニラ近郊間に於て旅客輸送業務を取扱つてゐた小バス會社二社を一九三二年買収したもので、經營路線はマニラ、リサル、バタンガス、ラグナ等の地方で、一九三六年下半年に於てパコ―ナイリ間、パシヒ―モルタバ間、バタンガス―バウアン間鐵道枝線の營業を停止し、自動車輸送を開始したことは前述せるが如くである。尙、一九三九年九月レマリー―カンデラリア―サン・パブローマグダレナ間に新線を開いた。



一九三九—四〇年度に於て、旅客三百二十八萬五千五百五十三人を輸送し、収入四十九萬二千四十七ペソを挙げた。

ミンダナオ・モーター・ラインは、一九三九年七月コタバト・バレー運輸會社を買収して營業を開始したもので、經營路線はダンサラン—ラナオ—コタバト間である。開業以來一九四〇年六月末に至る輸送旅客数は百八十三萬九千四百二十人、貨物及小荷物數量は二百八十七萬四千九百三十五疋であつた。

一九四〇年六月末現在會社所有自動車數は乗用車十四輛、バス百八十三輛、トラクタ及トレーラー六十六輛、合計二百六十三輛で、最近二箇年間に於ける運輸収入は左の通りである。(單位ペソ)

	一九三九—三九年	一九三九—四〇年
旅客	九〇三、九六二	一、〇三六、四五八
貨物	四五四、〇八四	四五八、九三一
小荷物	四八、九三二	四七、八〇八
手荷物	一二、四四七	一三、一五二
郵便物	七、九二〇	五、六六〇
其他	一九、四三三	二五、二八四
合計	一〇、九九五	一〇、八九一
車輛賃貨料	一、四五七、七七三	一、五八八、一八五

營業支出は一九三九—四〇年度に於て減價償却及廢車費を含め總額百二十六萬三千六百四十一ペソで、一九三八—三九年度に比し十一萬四千五百二十ペソの増加となつて居り、税金を控除せる純益は三十一萬七千七百七十

六ペソである。

マニラ港驛は主としてマニラ港棧橋の經營に當るもので、一九三七年五月マニラ鐵道會社及マニラ港灣局との間の契約に依り、政府所有棧橋の經營はマニラ港驛 Manila Port Terminal の名稱の下に會社に於て行ふこととなり、収益は之を折半(但し事情の如何に拘らず年十萬ペソを下らざるものとす)すべき旨を定めた。

一九三九—四〇年度に於ける取扱貨物の數量は百六萬七千三百八十六艘で、収入は百四十萬百八十六ペソ、支出百二十萬二千八百八十ペソ、税金を差引き鐵道所得額は十八萬三千四百二ペソであつた。

最後に従事員數を擧げよう。マニラ鐵道會社全社を通じ一九四〇年六月末現在従事員數は左の如くである。

職員	日給者	合計
主計部	二六	二二六
工務部	一六六	一、七四一
總務部	九七	一一二
法規部	一六	一〇九
機械部	六〇〇	一、五八四
保健部	二八	二八
用品部	一一五	二六九
運輸部	一一三	一一三
運轉部	一、二六九	二、一八六
出納部	二二	二二
ペンゲット・オート・ライン	六一	五〇二
ルソン・バス・ライン	六一	二二九

10、フィリッピン

三四三



ミンダナオ・モータ  
イ・ライン  
マニラ港 計

二三八  
二〇二  
三、二二五

一三  
五七一  
五、〇〇一

二五一  
七七三  
八、二二六

(二) フィリッピン鐵道

フィリッピン鐵道線はパナイ及セブ兩島に在り、パナイ線はイロイローカピス間百十七軒—セブ線はセブ—ダ  
ナオ及セブ—アラゴ間九十五軒、合計百十七軒である。

軌間は三呎六吋、全線を通じ單線で、所有車輛は蒸氣機關車十八、客車五十三、貨車三百四十六、その他五、  
氣動車十九、同附隨車四十二、業務用氣動車二の地方的小鐵道である。

之等諸線は一九〇七年ニューヨークに於て創立せられたフィリッピン鐵道會社 Philippine Railway Co. の所  
有・經營する所であつたが、最近に於ては破産管理人の手に依つて經營されてゐる。

本鐵道線は砂糖の産地を背後地に有するので、建設當時は極めて有望視されてゐたが、その後線路に沿ふて道  
路が設けられ、自動車運輸の發達に伴ひその脅威を受くること甚しく、業績は振はない。左に最近四箇年間の旅  
客貨物輸送數量及收入を掲げよう。(金額の單位ペソ)

年 度	旅客員數	旅客收入	貨物噸數	貨物收入
一九三五年	二、七九〇、四七四	四五四、二一六	三四一、四八四	四二三、九〇二
一九三六年	二、五四四、八四六	四五六、八一三	三五九、一一四	五〇六、一六四
一九三七年	二、四七二、六九三	四六九、七四八	三七〇、四〇八	四九五、五五九

一九三八年

二、四六九、二五六

四七〇、三七一

三八五、二五三

五一四、九一九

二、道 路

スペイン領有時代に於ては、フィリッピンの道路は全く未發達の状態に在り、雨季に際しては主要道路の六〇  
%は交通不能に陥る有様で、當時スペイン總督は成年男子に對し年四十日の勞役又は年三ペソの代償税を課し、  
道路修繕を行つたと謂はれてゐる。

一九〇一年ウキリヤム・ヘンリー・タフトを委員長とする調査委員が、最初に計畫した事業は道路建設であつ  
た。當時フィリッピンに於ける道路は、

- 一、マニラより北方イサベラ、カガヤンを経てアパリ港に至る四百十八軒
- 一、パンガンナン州ダグパンより北イロコス州ラオアグに至る二百七十軒
- 一、パンガンナン州サン・ファビアンよりパギオに至る八十八軒

を主とし、その他ルソン、ネグロス、パナイ、セブ、レイテ、サマル諸島に於ける幹線を加へ、總計千五百  
二十九軒に過ぎず、而もその大部分は原始的道路であつた。

米國領有後に於てフィリッピンの道路は急激なる發達を遂げ、コンモンウェールズ政府成立後に於てそれは更  
に著しきものがある。左表はその發達の過程を窺ふに役立つであらう。



年 度	延長 米	年 度	延長 米
一九一二年	七、二一六・三	一九三五年	二一、二五〇・五
一九一五年	八、二〇一・六	一九三六年	二一、八一七・二
一九二〇年	九、七八二・五	一九三七年	二二、五四五・一
一九二五年	一〇、六六三・五	一九三八年	二三、七二九・四
一九三〇年	一三、四〇五・五		

尙、最近四箇年間に於ける道路維持費及建設費は左の如くで、フィリッピン政府は年々巨額なる経費を道路の爲に投じつゝあるのである。(單位ペソ)

年 度	維 持 費	建 設 費	合 計
一九三五年	六、九二八、八〇三・八八	八、四六二、七一九・九六	一五、三九一、五二一・八四
一九三六年	七、二七八、八一七・〇八	八、〇八七、二一〇・一一	一五、三六六、〇二七・一九
一九三七年	五、四八四、八七〇・九五	五、七二九、〇八二・八四	一七、一七一、〇七七・一三
一九三八年	三、五三六、七五八・一五	二、四二〇、三六五・一九	一七、一七一、〇七七・一三
	六、三一一、五八五・七八	一〇、四八四、一四七・一八	二四、二一七、八一六・五九
	三、七六一、九一六・四六	三、六六〇、一六七・一七	

備考 一九三七、三八年年度の右側数字は國道に對するもの、左側は州道に對するもの。

フィリッピンの道路は現在三等級に大別せらる。一等道路は自動車二輛が並走し得る幅員を有し、アスファルト、コンクリート、煉瓦、碎石等を以て舗装し、半永久的橋梁を備へ、全年を通じ自動車の運行可能なるもの、二等道路は設備に於て一等道路に劣り、雨季に於ては自動車の運行困難なるもの、三等道路は路幅も狭く概して土路で、雨季に於ては自動車の運行不可能なるものを云ふ。一九三九年上半年期に於て、一等道路の延長は一萬九

千三百六十三杆、二・三等道路七千六百四十八杆、合計二萬一千一百十六杆である。

道路の發達に伴ひ自動車輛數も亦左表の如く年々増加した。

年 度	乗 用 車	ト ラ ッ ク	自 動 自 轉 車	合 計
一九一二年	九四七	一八〇	四五九	一、五八六
一九一五年	六八一	六三	一六八	九一二
一九二〇年	九、六九二	二、六八九	一、一八一	一三、五六二
一九二五年	一三、五四〇	五、二二五	八一五	一九、五八九
一九三〇年	二二、八九九	一四、三八〇	三八八	三七、六六七
一九三五年	二七、三八一	一六、四五七	五二四	四四、三六二
一九三六年	二八、四二〇	一七、三五五	五一八	四六、二九三
一九三七年	三〇、三六一	一八、二九三	五四〇	四九、一九四
一九三八年	三二、三〇一	一八、八六九	五八一	五一、七五一

右自動車總數中一萬九千六百四十九輛はマニラ市に集中してゐる。自動車は米國より輸入せらるゝもの大多數を占め、その數は一九三八年度に於て乗車用及バス三千八十一輛、トラック二千六百三十六輛、合計五千七百十七輛、一九三九年度に於て乗用車及バス三千二百三十四輛、トラック二千九百十七輛、合計六千五百五十一輛に上つてゐる。

バス運輸は現在既に相當なる發達を遂げ、バス會社は總計四十九社、所有車輛數四千四百五十七輛を數ふ。主なる會社左の如し。



會社名	車輛數	營業地域
マムメン運輸會社	二四五	ビコール地方
パナイ・オート・バス	二七一	イロイロ、セビス、アンテイク
バムパンガ・バス	一九〇	中央ルソン、マニラ
マニラ電氣	一七一	マニラ市内
バタンガス運輸會社	一六八	バタンガス、マニラ、ラグナ
セブ・オート	一六〇	セブ州
バンガシナン運輸會社	一五三	バンガシナン、タルラク、サムパレス

右の外マニラ鐵道會社がバス運輸を經營しつゝあることは前述の如くである。フィリッピン政府當局は現在全領に道路網を擴張し、鐵道運輸に代へんとする方策を採りつゝあるものの如く、道路行政管掌機關たる公共事業委員會 Public Service Commission は、マニラ鐵道會社をして既存小民營バス會社を買収せしめ、漸次全領に於けるバス運輸を統制せんとしつゝあり、民營業者の新線開設の申請に對しては殆ど之を許可してゐない。

### 三、海 運

フィリッピンと外國との交易が正式に行はるゝに至つたのは一七一五年で、同年初めて貿易制度が採用されたのである。即ちスペイン政廳は二隻の貿易船 galleon を指定し、フィリッピンの商品をメキシコに搬出することを許可したのであるが、その後政廳はフィリッピン商會 Compania Real de Filipinas に對しフィリッピンとスペインとの間の貿易權を特許した。一方マゼラン渡來前よりの古い歴史を有する支那との貿易は、マニラ居住の

商人所有船を以てするもの限り之を許し、外國船は支那及印度商品を積載せるものみに對して寄港を許可した。

一八一五年貿易船制度は廢止され、一八三四年に至りマニラ港は外國貿易に對し開放され、次いでイロイロ、ゼブー、サムボアンガ、バラバック、ホロ、レガスビ等の諸港が開港場となつたが、その後バラバックは閉鎖され、一九二六年一月新にダヴァオが開かれた。

フィリッピンの海運が急速なる發展を遂げたのは、一八三四年マニラ開港以後で、最近二箇年間に於ける國別出入船舶隻數及噸數は左の如くである。

入 港	一九三九年		一九三八年	
	隻數	純噸數	隻數	純噸數
英 國	四四六	一、七八七、六六九	五〇七	一、九九八、七六二
日 本	四三一	一、五六五、九五二	三五九	一、二六五、六五〇
和 蘭	一七九	八四一、二〇八	一四八	七〇二、〇一九
ノルウェー	二三八	六七九、二〇七	一八九	六〇九、八七九
米 國	一三二	五八七、六八二	一二九	五九三、四九〇
獨 逸	八二	四二五、八五一	一二九	六八五、九一一
フィリッピン	三九	一〇二、一九九	四七	一〇八、四二一
其他共合計	一、七六七	六、九一〇、四三一	一、六九一	六、七五〇、八一六
出 港				
英 國	四六一	一、八二九、四〇二	五〇六	一、九九四、六一八
一〇、フィリッピン				三四九



日	和	米	獨逸	フィリッピン	其他 共合計
四五五	一七四	二四四	一一一	七九	一、八四五
一、六四五、七〇八	八一八、七〇二	六九一、六〇五	五七三、六八一	四一一、六四〇	六、九一五、四七八
三五三	一四三	一八八	一二四	一二三	一、六六七
一、二六三、五三八	六七五、二一一	六〇二、三八九	六〇五、八四七	六七〇、五七二	六、六七七、二八一
				四九	
				八八、八七一	
				三九	

三五〇

右の如く、隻數及噸數共に英國が首位を占め日本は第二位に在るが、この順位は世界情勢の推移に依り今後急激に變化するであらう。

現在フィリッピンに於ける國港は六十四で、對外貿易に開放されてゐるもの十五であるが、そのうち最も著名なのはマニラ港で、セブ及イロイロの二港之に次ぐ。

マニラ港はルソン島の西岸マニラ灣の東北隅のパジク河口に築港せられたもので、灣の入口コレヒドール島より三十哩を離れてゐる。港内は干潮時に於ても三十呎以上の水深を有し、潮差は僅か三呎半に過ぎない。

本港には防波堤三本を備ふ。西防波堤はパジク河口直南の海岸より一直線に南に、更に南々西、南に向ふ長さ二千五百米の半島型のもので、南防波堤は西防波堤の南端を離るゝこと百五十二米の水面より一直線に南東に向へる沖合の島型防波堤で長さ八百五十米である。この二防波堤を以て圍繞されたる水面水積約千二百五十エーカーが即ちマニラ港である。港の南方約二千五百米に航空港あり、航空港の北端に海岸より南西々に向ふ長さ一千米の半島型防波堤が設けられ、遙にマニラ港を掩護してゐる。

マニラ港には四本のピアを設く。その孰れも海岸より直角に海面に突出し、番號は總て奇數である。第一ピアは長さ百六十八米、幅十八米、大型汽船二隻を同時に繋留し得るものであるが、米國政府の所有に係り軍用に供せられてゐる。第三ピアは長さ二百七米、幅三十七米、兩側に百八十米のバースを有し、大型汽船二隻を同時に繋留し得る。本ピアはフィリッピン政府に於て所有し一般の使用に供せられてゐる。第五ピアは長さ二百二十二米、幅四十九米、兩側に百九十八米のバースあり、之亦一般の用に備ふるものである。

セブ港はセブ島の東岸に在り、同島とマクタ島との間の海峡の南端の一部分が即ち港で、南北に港口を有する。北水路は低潮時水深三十呎、南水路は四十呎で、セブ島海岸より約六十呎の半島型防波堤を突出せしめ、海砂の水深を減ずるを防いでゐる。右防波堤より東及東北に官有岸壁あり、南面岸壁は長さ三千呎、第一號乃至第六號バースを備ふ。東面岸壁の長さ二千七百呎、長さ約百七十呎のジェットー三本、第七號乃至九號バースを備ふ。岸壁接水面の水深十八呎乃至三十呎で、大型汽船の横付可能であるが、風位に依つては海峡南部の錨地に碇泊するの已むなき場合がある。錨地の水深は三十六呎乃至六十呎である。

イロイロ港は、パナイ島の東南部に在り、前面に横るギーマラス島との間の海峡の一部と、イロイロ市街の北方を流るゝイロイロ河口より成る。ギーマラス海峡埠頭は市の東端に在り、低潮水深三十五呎内外、長さ六百呎以内の汽船一隻を繋留し得る。イロイロ河の河幅は四百呎乃至六百呎、浚渫水深二十二呎、浚渫水路は長さ約一六六で、河の南岸の大部分と北岸の一部とが埠頭になつてゐるが、長さ四百四十五呎以上の船舶は入河できない。海峡錨地の水深は五十呎乃至九十呎である。



一九三八年度に於けるフィリッピン諸港の出入船舶は左表の如くで、マニラ港入港船舶隻数は九百三十九隻、總噸數四百五萬二千七百四十七噸、出港船舶隻數九百七隻、噸數三百九十萬二千七百三十二噸で、他港出入船舶隻數及噸數を遙に抜いてゐる。

港名	入港		出港	
	隻數	噸數	隻數	噸數
マニラ	九三九	四、〇五二、七四七	九〇七	三、九〇二、七三二
イロイロ	一六五	五八〇、二一〇	一七七	六三七、五九八
セブ	三二七	一、一八〇、五一一	三二三	一、一九一、〇〇六
ホロ	二四	二三、八八七	二五	二六、四四七
ザンボアング	七三	一六五、三五八	七五	一六七、〇三一
ダヴァオ	五四	一七六、四四六	五六	一九一、七四二
レガスピ	三九	一二〇、七二三	四一	一二五、八六三
アバ	一八	一四、八九五	一五	一二、一六八
ホセ、パンガニバン	一二五	四三六、九八八	一二一	四二一、六四三
合計	一、七六四	六、七五一、七六五	一、七四〇	六、六七八、二三〇

又之を輸出入金額に就いて見るも、左表の如くマニラ港がフィリッピンを代表する港灣たるの地位にあることを知り得るであらう。

港名	輸出 (ペソ)		輸入 (ペソ)		合計 (ペソ)
	輸出 (ペソ)	輸入 (ペソ)	輸出 (ペソ)	輸入 (ペソ)	
マニラ	九七、五五三、七五三	二三九、〇八四、五五四	三三六、六三八、三〇七	七、二八八、八八三	一、二一六、九四一、六六一
イロイロ	六三、三一〇、二九四	七、九七八、五八九	一、一八一、五三〇	七、七九五、〇三一	一、八八八、九一四
セブ	四〇、六九三、九五〇	一五、四九六、〇二九	五六、一八九、九七九	九六、七三九	一、〇一〇、六二二
ホロ	二五三、六四二	三八三、四七六	六三七、一一八	九六、七三九	五四〇、七六〇
ザンボアング	四、一九七、一四五	四八一、九七八	四、六七九、一二三	七、七九五、〇三一	一、一六九、一〇八
ダヴァオ	一二、四六九、一九五	一、一八一、五三〇	一三、六五〇、七二五	七、七九五、〇三一	一、三〇一、四二五
レガスピ	七、七二〇、三三三	七四、六九八	七、七九五、〇三一	九六、七三九	一、五〇一、七七一
アバ	八四、八五二	一一、八八七	九六、七三九	九六、七三九	一、八四〇、五九一
ホセ、パンガニバン	五、三〇七、三九〇	五二二、三五四	五、八二九、七四四	四九六、八〇五、六四九	一、〇三〇、一四四
合計	二三一、五九〇、五五四	二六五、二一五、〇九五	四九六、八〇五、六四九	四九六、八〇五、六四九	五、〇六六、四四三

外國貿易の發展に伴ひ、領内各島間の交通も亦頻繁となり、一八九九年領内各港に入港した沿岸航路船舶は僅に千九隻、純噸數二十一萬八千四十八噸、出港千七十四隻、二十三萬七千八百五十二噸に過ぎなかつたが、一九〇九年には入港九千二百九隻、百三萬九千三百三十八噸、出港九千二百十八隻、百四萬五千七十五噸となり、十年後の一九一九年には更に増加して入港一萬五千二百十八隻、百五十萬百九十噸、出港一萬五千五百四十隻、百五十二萬千六百三十三噸に達した。

左に一八九九年以來最近に至る各港出入沿岸航路船舶隻數及噸數を掲ぐ。

年次	入港		出港	
	隻數	噸數	隻數	噸數
一八九九	一、〇〇九	二二、〇四八	一、〇七四	二三七、八五二
一九〇九	九、二〇九	一、〇三九、三三八	九、二一八	一、〇四五、〇七五
一九一九	一五、二一八	一、五〇〇、一九〇	一五、五四〇	一、五二一、六三三
一〇、フィリッピン				三五三



大東亞共榮圏の交通現勢

一九二九	二一、七八五	三、三七三、三七二	二二、一一五	三、三七九、三五〇
一九三〇	二二、八六七	三、六九七、一四七	二二、五九七	三、六八八、七七五
一九三五	一八、五四八	四、一八六、一九二	一八、六一七	四、〇八一、五〇三
一九三六	二〇、三五二	四、三三四、九四九	二〇、五四二	四、三四三、八二五
一九三七	二一、三五〇	四、八〇二、二六〇	二一、五二四	四、七八九、三四一
一九三八	二二、四〇一	五、〇七六、九一一	二二、六二〇	五、〇五一、三三五
一九三九	×一一、三七八	二、五九〇、五五五	一一、四一四	二、五七九、四一七
一九四〇	△二三、〇六八	五、五七五、〇三四	二三、二三〇	五、五七四、六五三

註 ×一九三九年一月六月、△一九三九年七月—一九四〇年六月。

三五四

四、航空

フィリッピンは、東亞と米大陸を繋ぐパン・アメリカン・エアウェイズの太平洋横断航空路の要衝をなしてゐる點に於て重要であつた。

右横断航空路は桑港を起點とし、ホノルル、ミドウェイ、ウエイク、グアムを経てマニラに至り、更にマカオを経て香港に達するもので、一九三五年十一月桑港—マニラ間一萬二千七百八十軒の定期航空が開始され、その後英當局と協議の結果一九三七年四月香港迄延長され、同地に於てインペリアル・エアウェイズ及K・L・M並に中國航空公司の航空路線と連絡するに至つたのである。飛行回数は一週一回、使用機はマーチン一二三〇型及ボーイング三一四型飛行艇で、マニラ迄六日、香港迄七日を以て翔破してゐた。

戦前情勢の變化に伴ひ、英米兩當局は新にマニラ—シンガポール線を開設すべく協定し、英當局は米國會社に對し飛行機の乗入れを許可したとの説があつた。

フィリッピンの領内航空はイロイロ・ネグロス・エア・エックスプレッス會社 Iloilo Negros Air Express Co. 及エーリアル・タキシ—會社 Aerial Taxi Co. に依つて行はれてゐた。

イロイロ・ネグロス會社は米國との合資會社で、一九三三年一月に創立され、左の路線を經營してゐた。	
マニラ—イロイロ	二九〇軒 一週三往復
イロイロ—セブ	九五軒 一週二往復
イロイロ—ダヴァオ	三二五軒 一週一往復
イロイロ—バコロド	一七軒 一週三往復

エーリアル・タキシ—會社は土着資本に依り一九三〇年末に創立されたもので、經營路線は左の如くで、主としてルソン島の主要地點を連絡してゐた。

マニラ—バギオ	一二五軒 一週一往復
マニラ—パオ—ナガ—レガピス	二二八軒 一週三往復

右兩會社の使用機はシコルスキーS四三及スチンソン三發である。

フィリッピン航空局統計に依れば、一九三三年より三八年に至る六箇年間に於ける空輸旅客數は十二萬五千四十三人、總飛行距離千三百六十九萬九千九百軒で、一九三八年に於ける空輸旅客數は三千七百三十八人、總飛行距離二百五十二萬四千二百三十軒である。



大東亞共榮圏の交通現勢

尙、貿易年報の示す所に依れば、一九三八及三九兩年度に於ける領内出入飛行機及飛行郵便金額は左の通りである。

年	飛行機數		郵便物(單位ペソ)	
	出	入	出	入
一九三八年	七三	七三	三七、三一二	七〇、七九八
一九三九年	二一	九一	一八七、七三五	八八、三九七

大東亞共榮圏の交通現勢(完)





シシ4G-16

(東京・神田・株式會社三秀舎印行)