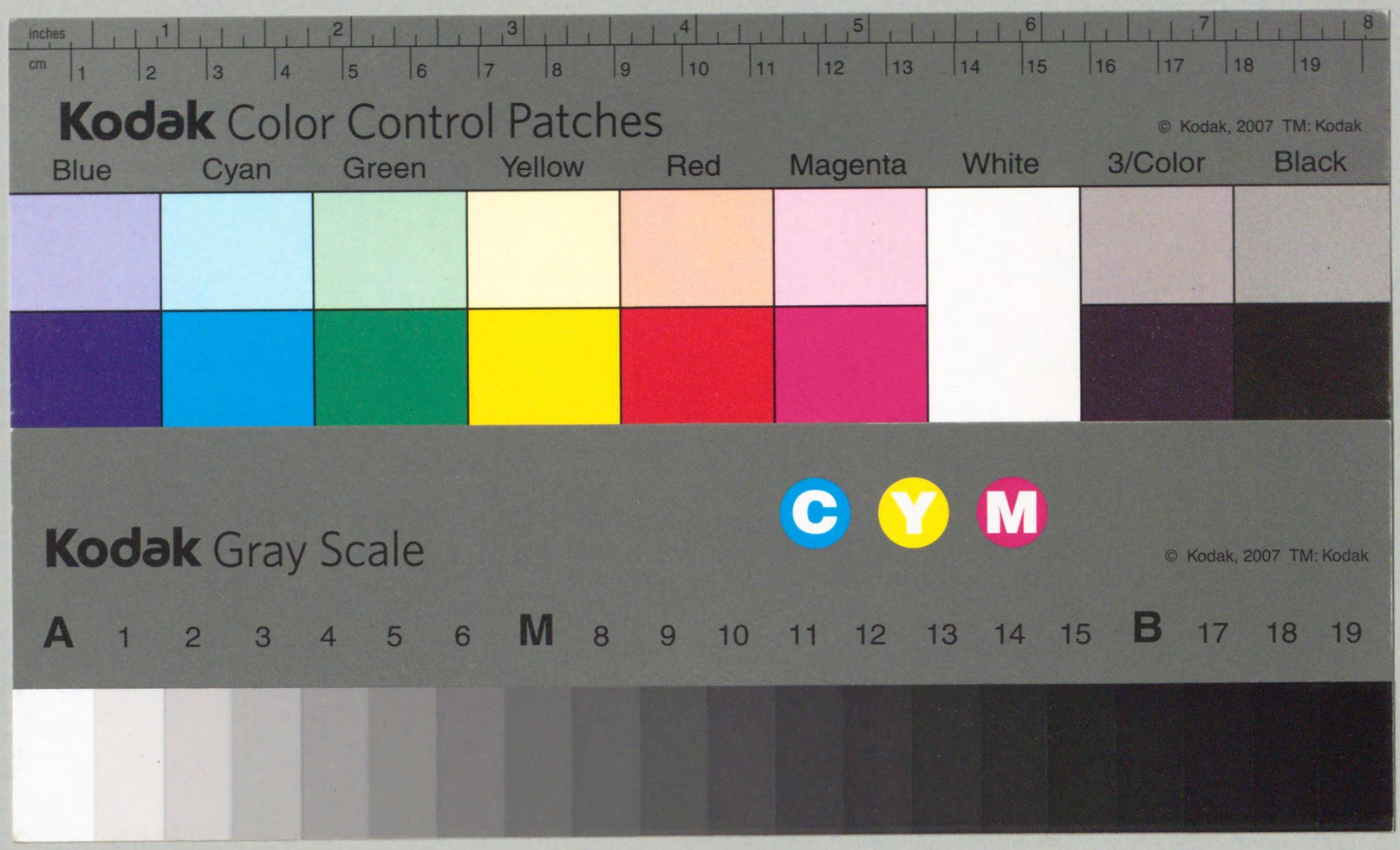


6800
13
DK11
H22

昭和十七年三月

大東亞共榮圈の交通現勢

鐵道省運輸局

DK11-H22

I種
W
1200601003029

凡例

一、本冊子は既刊「ソ領アジア交通現勢」の後を承けて「アジア諸國に於ける交通現勢」の第二篇をなすものである。「濠洲」及「印度」も亦當然本篇に收錄すべきであるが、都合に依り近く刊行の豫定となつてゐる第三篇に讓ることとした。

一、本冊子に收錄せる資料中南方に關する部分は「フィリッピン」を除くの外、運輸局發行の「外國鐵道調査資料」に發表せるものを訂正增補したものであるが、尙不十分たるを免かれ難い。「支那」の交通に關する部分は、下記執筆者が內閣情報部の委囑に依つて作成せる「支那の交通機關」の大部分を利用した。

一、本冊子執筆に當り引用又は參考とせる文獻は、主として關係國（領）官廳又は機關刊行の年報、年鑑、報告書等であるが、滿洲及支那の新事態に就ては種々なる關係上之を詳述するを得なかつた。

一、本冊子の內容は大東亞戰爭勃發以後の事態には殆ど觸れてゐない。

一、執筆者　飯尾　禎

昭和十七年三月

鐵道省運輸局連絡運輸課

目次

概　說……一頁
一、滿洲國……二一
二、支　那……四六
三、香　港……一二三
四、佛領印度支那……一三六
五、タ　イ　國……一七〇
六、マ　レ　ー……一九八
七、ビ　ル　マ……二二九
八、東印度諸島……二六六
九、北ボルネオ……二九七
一〇、フイリッピン……三一五

大東亞共榮圈の交通現勢

大東亞共榮圈の地域、面積及人口—重要資源—交通（海運、鐵道、自動車、航空）

概　説

所謂大東亞共榮圈の地域に就ては、定説として擧ぐべきものはない。固よりそれは一定の地域に限るべき性質のものではなく、わが國力の伸展に伴ひ發展し擴張せらるべきで、定説と稱すべきものがないのが當然であらう。現在一般に謂ふ所の右地域は、日滿支は勿論、之に佛領印度支那、タイ、マレー、ビルマ、フィリッピン、蘭領印度に、東經百八十度線までの西太平洋諸島を加へたもので、印度、濠洲、ソ聯領シベリア等は外郭として考へられてゐるやうである。

今玆に右通說に從ひ、大東亞共榮圈の面積及人口を擧げよう。

○大東亞共榮圈の面積及人口

國（領）名	面積（千方粁）	人口（千人）	調査年	人口密度（方粁）
日本内地	三八二・六	六九、二五四	昭和一〇、國	一八一
朝鮮	二二一・〇	二二、八九九	〃	一〇四
臺灣	三六・〇	五、二一三	〃	一四五

樺太	三六・一	三三二	昭和一〇、國	九
日本總計	六七五・三	九七、六九五	〃	一四五
關東州	三・五	一、一三四	〃	三二八
南洋群島	二・一	一〇三	〃	四八
滿洲國	一、三〇三・一	四三、二三四	康德七、國	三三
支那本土	七、四八五・〇	四二〇、八〇四	民國二五、推	五六
佛領印度支那	七四〇・四	二三、〇三〇	一九三六、國	三一
廣州灣	〇・八	二五〇	一九三八、推	二四五
タイ	五一八・〇	一四、四六四	一九三七、國	二八
マレー	一三六・七	五、二八六	一九三八、推	三九
香港	〇・一	一、〇四〇	〃	—
北ボルネオ	一九一・三	九四〇	〃	五
ビルマ	六〇五・〇	一四、六六七	一九三一、國	二四
蘭領印度	一、九〇四・〇	六八、四〇〇	一九三八、推	三六
チモール	一九・〇	四八〇	〃	二五
澳門	〇・〇二	一七〇	〃	—
フィリッピン	二九六・三	一五、九八四	一九三八、國	五四
共榮圏計	一三、八八一・一	七〇七、六八四	—	—

備考　調査年の國は國勢調査、推は推定、支那本土には蒙疆を含む、北ボルネオにはブルネイ、サラワクを含む。

東西凡そ九千粁、南北凡そ八千粁、陸地面積約一千四百萬方粁、人口約七億七百萬人を擁する地域は之を大陸部と島嶼部とに分ち得る。

更に之を統治別に見るに、獨立國は日滿支三國を除いてはタイ一國に過ぎず、その他は英、佛、蘭等の植民地に非ざれば卽ち米國の自治領で、大東亞共榮圏の確立を阻むものは實にこの間に介在する米英の勢力でありその策謀であつた。

今や皇軍の進擊に依りそれ等勢力は根本より排除せられんとしてゐるが、軍事行動の進展を以て直ちに共榮圏の確立を夢想すべきではなく、建設的且つ恒久的なる經營に依つてのみ初めてそれは實現するものなることは多言を要しないであらう。

今次大東亞戰爭の究極の目的は、東亞諸民族を白人の桎梏下より解放し、共存共榮の大樂土を建設するに在ることは勿論であるが、戰爭完遂の過程に於て天が東亞民族に與へたる寶庫を白人の手より奪回し、以て資源作戰を行ふの要あるは、何人と雖も異論なき所であらう。果して然らば、共榮圏內には如何なる資源が存在するか、左に歐洲大戰前後に於ける各品目に就いての生產高を拾つて見よう。

○大東亞共榮圏內重要資源生產高

種別	單位	共榮圏內生產高	世界生產高	世界生產高對比
小麥	一〇〇萬瓲	二四・八	一八八・〇	一三・二
大麥	〃	一〇・四	五一・六	二〇・二
玉蜀黍	〃	一一・六	一二二・四	九・五
米（籾）	〃	九三・一	一三六・八	六八・一
馬鈴薯	〃	三・〇	二五三・〇	〇・一
珈琲	一、〇〇〇瓲	一一四	二、二四〇	五・一

コーア（生）	一、〇〇〇	瓲	六	四、〇七一	七二二	〇・八
甘蔗糖	〃	〃	六六	一、〇三〇	二、四二〇	二三・四
甜菜糖	〃	〃	二〇二	一、〇六〇	三六、四五〇	二・九
煙草	〃	〃	一五	一一、六八八	一三、五七一	八六・一
茶	〃	〃	三六	三、四〇七	八、六七四	三九・三
酒精	〃	〃	二、一〇八	一、六一七	一二、六四〇	一二・八
大豆	〃	〃	九七四	一五	三、二四〇	〇・四
落花生（穀付）	〃	〃	一、五六一	三六	三二〇	一一・三
棉實子	〃	〃	九一四	二、一〇八	三、三二二	六三・五
亞麻子	〃	〃	五五	九七四	一、五一九	六二・三
大麻子	〃	〃	六〇〇	一、五六一	一、八五七	八四・一
菜種	〃	〃	八八	九一四	一、〇二〇	八九・六
胡麻子	〃	〃	四二	五五	一、八一一	三・〇
コプラ	〃	〃	七	六〇〇	六、二一〇	九・七
ゴム（生）	〃	〃	一六五	八八	八〇三	一一・〇
羊毛	〃	〃	四五	四二	四三五	九・七
棉花	〃	〃	一〇八・六	七	一、七六〇	〇・四
亞麻	〃	〃		一六五	五〇	一〇〇・〇
大麻	〃	〃			四五	九〇・〇
黃麻	〃	〃			五一四・二	二一・一
マニラ麻	〃	〃				
生絲	〃	〃				
人絹	〃	〃				

スフ	〃	一〇〇萬瓲	一四〇・四	四九一・四	二八・六	七・三
セメント	〃	一、〇〇〇瓲	六・二	八五・四	三・五	三・七
木材パルプ	〃	一〇〇萬瓲	八三七	二四、二六〇	三七	六四
石油	〃	〃	一〇・四	二八四・八	六・九	八・七
石炭	〃	〃	九三・一	一、二二〇・〇	七五、五〇〇	一五・九
燐鑛石	〃	一、〇〇〇瓲	一、二六五	一四、六〇〇	一〇四、一〇〇	五・七
硫化鑛	〃	〃	一、八二九	一一、四七八	一三五、〇〇〇	五・一
硫黃鑛	〃	〃	二一八	三、一五七	三、〇二〇	四・六
鐵鑛（含有量）	〃	〃	四、二八三	七五、五〇〇	五二〇	二・五
鐵	〃	〃	五、二六一	一〇四、一〇〇	一一〇・〇	一一・七
鋼	〃	〃	六、二〇六	一三五、〇〇〇	一一〇・〇	七・五
マンガン鑛（含有量）	〃	〃	七七	三、〇二〇	二一、三二七	六五・六
クローム鑛	〃	〃	六一	五二〇	一六、三五〇	三〇・三
ニッケル鑛（含有量）	〃	〃	八・三	一一〇・〇	二、〇三一	四・五
タンズクテン鑛	〃	〃	一三、九九八	二一、三二七	一、七九二	六・四
モリブデン鑛	〃	〃	五〇	一六、三五〇	一、八六七	三一・一
銅鑛（含有量）	〃	一、〇〇〇瓲	九二	二、〇三一	一八〇	六五・六
鉛鑛（〃）	〃	〃	一一五	一、七九二	三六・五	二三・三
亞鉛鑛（〃）	〃	〃	五八〇	一、八六七	一三〇	七・三
錫鑛（〃）	〃	〃	一一八	一八〇	四、一三〇	〇・五
アンチモニー鑛	〃	〃	八・五	三六・五	五、二〇〇	
ボーキサイド	〃	〃	三〇二	一三〇		
水銀	瓲	瓲	二八	五		

金	〃	一〇四・三	九・一
銀	〃	六四七	八・一
鉛	〃	一、一四六・五	
亞鉛	〃	七、九五〇	

以上に依りその大體を窺知するを得るが如く、棉花、羊毛及其他一部物資を除けば、大東亞共榮圈は略々自給自足の要求を滿すに足る條件を一應は具備して居り、而も尙幾多開發の餘地を殘してゐるのである。之等資源を如何に活用し利用價値を高度に發揮せしむるかは重要なる問題で、周到なる調査研究と綿密遺漏なき統制とを要するは言を俟ざる所であるが、當面の問題としてとり擧げられつゝあるは交通機關の整備である。

交通機關は、單りその本來の使命たる輸送を掌るに止らず、政治、經濟、文化の交流を媒介する重要なる役割を有する。曾て一史家は米國の生長を敍し、「かゝる共同體がかりに出現したとしても、鐵道なしではとつくの昔にきつと四分五裂したに違ひない。鐵道や電信なしではカリフォルニアの統治はワシントンよりも北京からの方が遙に容易であらう」と述べたが、同樣なことは大東亞共榮圈に對しても言ひ得べく、大東亞戰爭勃發前まで圈內南方地域に於て交通を支配してゐた國家が壓倒的勢力を占め、わが南進を阻止してゐた事實を想起すれば、その間の事情は自ら明らかとなるであらう。

所謂大東亞共榮圈の確立はその地理的構成より見て、先づ第一に海運の整備擴充を要することは異論の餘地はないであらう。日本が世界に於ける第三位の海運國であることは餘りにも周知であるが、支那事變及歐洲大戰の影響を未だ蒙らざる昭和十二年（一九三七年）及同十四年（一九三九年）六月末に於ける世界の保有せる船腹噸數は、ロイドの調査に據れば左の如くである。卽ち總噸數六千六百萬噸乃至六千八百萬噸のうち英國は約二千萬噸を有し首位を占め、米國は約九百萬噸、日本は約四・五百萬噸を有し、第二・三位に在つたのである。

國別	一九三七年 隻	一九三七年 千噸	一九三九年 隻	一九三九年 千噸
英本國及愛蘭	七、二六四	一七、五四四	六、七二二	一七、八九一
屬領	二、四四七	三、〇八五	二、二五五	三、一一一
小計	九、七一一	二〇、六二九	八、九七七	二一、〇〇二
米國 上海	二、八四〇	九、七九九	二、三四五	八、九一〇
米國 湖上	五五四	二、五四一	五〇八	二、四五二
日本	二、五六四	四、四七五	—	—
ノルウェー	一、九〇一	四、三四八	一、九八七	四、八三四
獨逸	二、一九一	三、九三七	二、四五九	四、四八三
伊太利	一、二七〇	三、二一三	一、二二七	三、四二五
和蘭	一、四一六	二、六三四	一、五二三	二、九七〇
佛國	一、三六六	二、八七〇	一、二三一	二、九三四
ギリシヤ	六一三	一、八五五	六〇七	一、七八一
スエーデン	一、二四九	一、五〇二	一、二三一	一、五七七
デンマーク	六九三	一、一一八	七〇五	一、一七五
其他共計	三一、一八三	六六、二八六	二九、七六三	六八、五〇九

以上船腹の世界に於ける分布狀態を見るに、かりに世界を大東亞、歐洲、アメリカ洲の三大ブロックに大別すれば、大東亞ブロックに約百四十八萬噸、歐洲ブロックに約二千九百七十萬噸、アメリカ洲ブロックに約一千八百萬噸といふ配置であると推定せらるゝが、更に大東亞に於ける各國の勢力の分布狀態を見るに、大體に於て左

の割合となる。

國別	隻數	總噸數	百分比
日本	一九八	八三六、六八一	五六・五
英國	一二六	四八三、五二五	三二・六
和蘭	一六	一一七、〇六三	七・九
獨逸	二	四、〇六二	〇・三
其他	二一	四一、三六二	二・七
計	三六三	一、四八二、八九三	一〇〇・〇

大體右の如き狀態に於て日本は支那事變に入り、更に歐洲大戰を迎へたのである。日本はその地理的且つ經濟的條件に因り、大東亞に於て優勢を保持してゐたのは當然であるが、併しながら更に之を各地域別に見るときは、絕對的優位を占めてゐたのは太平洋橫斷航路及對滿對支航路のみで、他は第三國に一籌を輸してゐたのである。卽ち支那沿岸航路に於ては、總船腹の半以上は英國系の占むる所であり、支那、海運の部參照)、南洋諸航路に至つては遠く英、蘭兩國の勢力に及ばなかつたのである。

然るに歐洲大戰勃發するや世界に於ける船舶の分布狀態は忽ちにして一變した。關係各國は孰れも船腹の保有に腐心し、英國は特に前大戰の經驗に鑑み自國籍船舶のみならず和蘭、ノールウェー等その經濟的支援下に在つた諸國の船舶をも自己の傘下に收めたのである。從つて歐洲大戰勃發に伴ひ、約四千萬噸內外の船腹が自由海上輸送機關としての市場性を全く喪失した譯である。

この影響は大東亞に於ても如實に現れ、關係國船舶の引上げに因る空位は主として日米兩國船に依つて補はれた。一九三九年九月末現在米國の東亞向定期船は二十一隻、十五萬五千六百噸であつたのが、一九四〇年六月末には六十一隻、三十九萬八千噸に激增した。日本船舶も亦著增してゐるが、その趨勢は特に南洋向に於て顯著であつた。蓋し戰亂に伴ふ歐洲航路の梗塞、米國の敵性行爲等に因り、わが國は必要物資を南洋に需むるの已むなきに至つたからである。

わが國の南洋方面定期船は最近まで左の如くであつたが、外に郵船、商船、國際、川崎、大同、山下、三井各社の歐洲、南阿、印度、濠洲、太平洋各航路定期船がマニラ又はシンガポールに寄港してゐたのである。

會社名	仕向地	月當航海回數	隻數
大阪商船	フィリッピン	一	一
山下汽船		一—二	一
三井物産			
大阪商船	佛印	一・五	二
大阪商船	タイ	一	二
三井物産		一	二
石原産業		一	二
南洋海運	蘭印	一—二	三
		三以上	八

歐洲大戰勃發前に於ける船舶と輸出入貨物との關係を見るに、英國は輸出入貨物の約六〇%、米國は約三六%、日本は約七〇%を夫々自國船を以て輸送し、殘餘は孰れも第三國船に依存してゐたのである。然るに大戰に伴ふ外國船の東亞よりの引上げに因り、日本と南洋諸領との間の物資の輸送に就ては、殆ど外國船に依存するを得ざ

るに至り、欲すると欲せざるの論なく、自國船自國貨の理想を實現せざるを得ない情勢となつたのである。

由來船舶に依る貨物の輸送は定期船に依るものよりも寧ろ不定期船を以てするものが多いのであるが、日本と南洋各方面との間の貨物輸送も亦固よりその例外ではあり得ない。昭和六年以降最近に至る我が不定期船の動きは日本海運集會所の調査に據れば大體に於て左表の如くで、南洋及近海第二・三區に對する配船は最近著しく增加し、昭和十五年末に於ける總噸數は十二年末に比し約六五%内外を增してゐる。

昭和	近海第一區 隻	近海第一區 噸	南洋、近海第二・三區 隻	南洋、近海第二・三區 噸	總計 隻	總計 噸
六	三三二	一、四六一	五四	三四七	五八一	三、四六五
七	三一二	一、三八二	五一	三四一	五七九	三、四三八
八	二九三	一、三一三	七五	四八七	五五〇	三、三二〇
九	二八七	一、三〇〇	八五	五五七	五三六	三、二九一
一〇	三一六	一、五〇五	五九	四一三	五二〇	三、二一九
一一	三三二	一、五三八	五一	三七〇	五二六	三、三二二
一二	二八三	一、二九五	五三	三七六	五六四	三、五六四
一三	三一〇	一、五四八	五四	四一五	九七五	四、三二九
一四	三六〇	一、七八九	七五	六一二	七五九	四、八四七
一五	四三九	二、二四〇	九二	六四二	八五六	五、四一七

備考　總噸數二千噸以上の船舶のみ、近海第一區とは香港、廣東以北カムチャッカ迄、南洋、近海第二・三區とは蘭印及日本委任統治領一帶を謂ふ。

以上は今次戰爭勃發前の東亞に於けるわが海運の概況で、右狀態は戰爭に伴ひ根本的に變化があつたことは勿論である。現在問題は大東亞共榮圈内の海上輸送を如何にして確保するかに在る。それは戰爭完遂の爲にも且亦共榮圈確立の爲にも絶對的に必要とする所で、わが現有船腹は之が需要を滿すに十分ならず、船腹饑饉の叫ばるる現今の如く深刻なる蓋し曾て見ざる所であらう。

現在及將來に亙る所要船腹量に至つては、最少限度一千五百萬噸を要することは衆口殆ど一致せるものゝ如くであるが、謂ふ所の東亞廣域經濟圈内の需要を滿すに止り、更に進んで他經濟圈との物資の交流を考慮するときは尚多くを要するであらう。既に現在各方面に於て船腹擴充策が考究せられ、之が爲には造船鋼材の增産、未動遊休設備資材の動員等が實行されつゝあり、之と相俟つて資源作戰が圓滑に遂行されれば、第一次歐洲大戰直後既に新造船六十一萬噸の記錄を有するわが造船能力を以てすれば、最少限度の船腹確保は左まで難事ではないと確信する。

次に陸運の大勢を一瞥しよう。今共榮圈内に於ける各國（領）の鐵道延長粁は大體左の通りである。

國（領）別	線路延長粁	面積（千方粁）	百方粁當線路延長	人口（千人）	人口千人當線路延長
日本内地	一八、二九八	三八二・六	四・七八	六九、二五四	〇・二六
朝鮮	四、〇八八	二二一・〇	一・八五	二二、八九九	〇・一八
臺灣	八八五	三六・〇	二・四六	五、二一三	〇・一七
樺太	三七六	三六・一	一・〇四	三三二	一・一三
滿洲	一〇、五八〇	三〇六・五	〇・八一	四四、六〇一	〇・二四

支那	一〇、五七二	七、四八五・一	〇・一四	四二〇、八〇四	〇・〇三	
佛印	二、九〇八	七四〇・四	〇・三九	二三、〇三〇	〇・一三	
タイ	三、〇九二	五一八・〇	〇・六〇	一四、四六四	〇・二一	
マレー	一、七四三	一三六・七	一・二八	五、二八六	〇・三三	
ビルマ	三、三〇〇	六〇五・〇	〇・五五	一四、六六七	〇・二二	
蘭印	五、二一三	一、九〇四・〇	〇・二七	六八、四〇〇	〇・〇八	
フィリッピン	一、〇二七	二九六・三	〇・三五	一五、九八四	〇・〇六	
北ボルネオ	二〇一	七六・〇	〇・二六	二七〇	〇・七四	
香港	三六	〇・一	三六・〇〇	一、〇四〇	〇・〇三	

備考　滿洲には關東州を含む、國有又は官有に準ずるもの丶外會社線を含まず。

各國（領）の各條件は孰れも之を異にする關係上、右表は嚴格なる意味に於ては鐵道の發達を示す指標とはならないが、以てその大體を知るには足りるであらう。共榮圈内に於て鐵道の最も發達してゐるのは日本内地及滿洲で、マレー及ビルマ之に次ぐ。但し蘭印はボルネオ及其の他の未開の土地を有する爲、總體に於ては密度が低くなつてゐるが、之をジャヴァ及マヅラに就いて見るに、面積百方粁當り約二・一二粁、人口千人當り約〇・〇七粁となり、鐵道網は相當稠密である。

次に看過すべからざるは之等諸鐵道の軌間で、左表の示すが如く、之を一米（三呎三吋八分の三）、一・〇六七米（三呎六吋）、一・四三五米（四呎八吋半）及其の他に分ち得る。

	一・四三五米	一米	一・〇六七米	其他	計
日本内地	一八、二九八				一八、二九八
朝鮮	四、〇八八				四、〇八八
臺灣				八八五	八八五
樺太				三七六	三七六
滿洲			一〇、五八〇		一〇、五八〇
支那			九、三七七	一〇、五七二	二〇、一四九
佛印				二、九〇八	二、九〇八
タイ				三、〇九二	三、〇九二
マレー				一、七四三	一、七四三
ビルマ				三、三〇〇	三、三〇〇
蘭印				五、二一三	五、二一三
フィリッピン				一、〇二七	一、〇二七
北ボルネオ				二〇一	二〇一
香港				三六	三六
計	二四、三四二		一〇、五八〇	二五、三六一	六二、三一九

總延長粁六萬二千三百粁のうち延長の最も長いのは一・〇六七米（三呎六吋）軌間の線路で約二萬四千粁に達してゐるが、之は鐵道網稍整備せるわが日本を含むが故である。その分布の狀態は北方樺太より日本内地を經て臺灣に至り、フィリッピンに飛んで蘭印に終る共榮圈の島嶼部分に限られてゐるのは、偶然であるとは言へ興味なしとしない。

次いでは標準軌一・四三五米（四呎八吋半）で、延長二萬四千三百粁、主として共榮圈大陸部の北方に存在する朝鮮、滿洲及支那鐵道の大部分がそれである。

一米軌間の線路一萬二千四百粁は、その大部分は大陸部の南方に在り、佛印、タイ、マレー、ビルマ等に於ける諸線及佛印より延びて支那領昆明に至る滇越鐵道等は卽ち之で、支那山西省内に在る一米軌間の同蒲線は既に半以上廣軌に改築せられてゐる。

現在世論は海運の擴充にのみ注重し、鐵道に關しては全く閉却してゐるかの感があるが、之が重要性に就いては玆に敢へて贅言するの要なかるべく、海運の擴充と相俟つて愼重に考慮せらるべきものである。當面の問題としては占領地域に於ける既成線の復舊整備、軍事上且つ經濟上必要なる新線の建設等が取り上げらるべく、更に進んでは共榮圈内諸鐵道の統制、圈内大陸部諸國（領）を相結ぶ縱貫鐵道の如きも當然計畫し實行に移さるべきで、實にそれは啻に圈内陸上交通を至便ならしむるに止らず、民族と民族との心を繋ぐ崇高なる役割を持つものである。

陸運の他の部門として道路輸送も亦閑却すべからざる所であらう。共榮圈内主要國（領）の道路の總延長粁は、極めて概數ではあるが、左表の示すが如く約四十三萬五千粁に達する。

○大東亞共榮圈主要國（領）道路延長粁

國（領）別	延長粁	備考
日本	一六五、七九九	昭和一一年末現在、村道を含まず
滿洲	一七、三九七	昭和一四年末現在、鐵道總局經營自動車線
支那	九〇、一〇四	民國二五年末現在、國民政府全國經濟委員會調査
佛印	三五、八三〇	一九三六年末現在
タイ	三、八七七	一九三八年現在
マレー	一三、三〇五	一九三八年末現在
ビルマ	一六、九四三	〃
蘭印	六七、五二〇	一九三六年末現在
フイリッピン	二三、七二九	一九三八年末現在
北ボルネオ	二一二	一九三七年末現在
香港	五九七	〃
計	四三五、三一三	

共榮圈内に於て道路の發達せるは、大陸部分に於ては滿洲及支那本土であるが、その孰れも最近顯著なる發達を遂げたものである。河川交通の便なる佛印、タイ、ビルマ等に於ける道路は一部地方を除いては全く未發達の狀態にあり、タイの如きは最も遲れてゐる。島嶼部分に於てはわが日本を除けば蘭印及フィリッピンを擧げ得るが、蘭印に於て道路の整備せるはジャヴァ及スマトラの一部に限られ、ボルネオの如きは全く未開のまゝである。

大體に於て共榮圈内の道路は、尙將來の開發に俟つもの多く、既成道路と雖も自動車を通ずるに十分なる近代的諸施設を具備せるもの少く、幾多改良の要あるものゝ如くである。

最近に於ける圈内自動車輛數は正確なる數字を擧げ難いが、Automobile **Facts and Figures** 第二十二輯に據り一九四〇年末現在數を左に擧げて置かう。

大東亞共榮圈の交通現勢

國(領)別	乘用車	バス	トラック	ディゼル車	計	一臺當人口
日本內地	—	—	—	—	—	三八八
朝鮮	—	—	—	—	—	二、七七六
臺灣	—	—	—	—	—	一、三〇三
支那	二三、八九三	三、六一六	三四、八三三	—	六二、三四二	六、二八八
佛印	一八、〇四五	—	四、八六六	一〇〇	二三、〇一一	一、〇三七
タイ	六、〇〇〇	七七〇	五、一五〇	一四五	一二、〇六五	一、二六五
マレー	三二、八七三	二、二二四	九、八四一	一二三	四五、〇六一	一一五
ビルマ	一一、五六四	三、一二〇	三、一八三	一八四	一八、〇五一	八一三
蘭印	五三、〇〇〇	八、六〇〇	一三、一五〇	二六五	七五、〇一五	八〇九
フィリッピン	三二、九一九	四、二七八	一六、三五二	九四	五三、六四二	二九八
香港	四、八二三	五〇	一、二〇一	一九一	六、二六五	一六〇
計	—	—	—	—	—	一、三三六

右の如く東亞共榮圈主要國(領)に於ける自動車數は人口一千三百三十六人に對し一輛の割合で、之は米國の四人對一輛に比すべくもないが、米國を除く其の他諸國百三十九人對一輛にも遙に及ばないのである。

自動車輸送と鐵道輸送とは極めて重要なる關聯を持ち、嚴密なる統制を必要とするものであるが、之に關して は滿洲に於ける道路政策の如きは一の重要なる示唆として擧ぐるの價値あるべく、蘭印に於けるそれは無統制の

一例として擧げ得るであらう。

最後に航空路に關し若干述べて置かう。大東亞戰爭勃發前に於て、大東亞に於ける航空路は之を三大別し得る。その一は日本を中心とする日滿支航空路で、その二は英、佛、蘭に依る歐亞航空路であり、その三は米國に依る太平洋橫斷航空路である。

日滿支航空路は大日本航空、滿洲航空及中華航空の三社に依つて經營せられ、三國に於ける主要都市を結んでゐるが、滿洲に於ける航空路が發達したのは滿洲國建國以來であり、支那にわが航空勢力の及んだのは支那事變發生後で、それ以前に於ては中國航空公司を通じての米國の、歐亞航空公司を通じての獨逸の勢力の瀰漫に委せてゐたのである。而も日滿支以外の地域に在りては、昭和十四年十一月漸くにしてタイとの間に航空協定成立し、更に最近に於て佛印及葡領チモールのデリイに鵬翼を延ばし得たのみで、不振といふも過言ではない狀態にあつたのである。

わが日本の航空勢力が東亞の一角に蹈躇し、未だ他に之を伸すの餘力なきときに當り、歐米の勢力は東亞の南部を制壓してゐた。歐亞聯絡航空路を最初に拓いたのは和蘭のK・L・M會社で、一九二八年アムステルダム=バタヴィア間の航空に從事し、次いで一九三八年子會社K・L・I・N・M會社の航空路と連絡しシドニー迄定期航空を開始した。之より先一九三一年佛國の東洋航空會社(一九三三年エール・フランスに合併さる)がパリ=サイゴン線を開き、後之をハノイに延し更に香港と結んだ。英國は一九二九年ロンドン=カラチ間定期航空を拓き、一九三三年カラチ=デリー=カルカッタ=ラングーン=シンガポールに之を延長、一九三六年香港に至らしめた。

一方英濠線は一九三四年姉妹會社クワンタス・エンパイア・エアウェイズと連繫してシンガポール＝ブリスベン間を結び、一九三七年更にシドニーに達した。

次に米國の太平洋横斷航空路であるが、本航空路はパン・アメリカン・エアウェイズの經營線で、一九三五年サンフランシスコ＝マニラ間を開始、一九三七年之を延長して香港に至らしめた。

右の如く英、佛、蘭、米は孰れも航空路に依り本國と植民地との間の距離の短縮を計り、以て相互間に於ける連鎖の緊密化に努力してゐたのであるが、支那事變發生以後に在りては米英は香港を連絡地點として支那奥地と連絡し、援蔣政策遂行の工具とし航空路を利用してゐたことは周知の通りである。

右英、佛、蘭及米に依つて經營せられてゐた航空路の主要經由地點及粁程左の如し。

一、インペリアル・エアウェイズ線

第一日　ロンドン（サザンプトン）＝マルセイユ＝ローマ＝ブリンディシ＝アデン（二、八一〇粁）
第二日　アデン＝アレキサンドリア＝チベリアス＝ハバニエ＝バスラ（五、六一七粁）
第三日　バスラ＝バーレン＝ダバイ＝カラチ（七、八四三粁）
第四日　カラチ＝ラジ・サマンド＝グワリオール＝アラハバッド＝カルカッタ（一〇、一一二粁）
第五日　カルカッタ＝アキャブ＝ラングーン＝バンコック（一一、七八四粁）
第六日　バンコック＝ピナン＝シンガポール（一三、三四六粁）
（第一日）　バンコック＝ウドーン＝ハノイ＝フォール・ベイヤール＝香港（一、九八六粁、ロンドンより一

三、六八〇粁第六日）

二、エール・フランス線

第一日　マルセイユ＝チュニス＝トリポリ＝ベンガジ（二、三〇五粁）
第二日　ベンガジ＝アレキサンドリア＝ベイルート＝バグダット（四、八九一粁）
第三日　バグダッド＝ブシール＝ジャスク＝カラチ（七、五六一粁）
第四日　カラチ＝ジョドプール＝アラハバッド＝カルカッタ（九、九〇一粁）
第五日　カルカッタ＝アキャブ＝ラングーン＝バンコック＝サイゴン（一二、五〇六粁）
第六日　サイゴン＝ハノイ（一三、七〇七粁）
第七日　ハノイ＝香港（一四、六二七粁）

三、K・L・M線

第一日　アムステルダム＝ライプチヒ＝プタペスト＝アデン（二、四一五粁）
第二日　アデン＝アレキサンドリア＝リサ＝バグダッド＝バスラ（五、二二〇粁）
第三日　バスラ＝ジャスク＝カラチ＝ジョドプール（七、九二〇粁）
第四日　ジョドプール＝アラハバッド＝カルカッタ＝ラングーン（一〇、五八〇粁）
第五日　ラングーン＝バンコック＝ピナン＝シンガポール（一三、〇六〇粁）
第六日　シンガポール＝パレンバン＝バタヴィア＝バンドウン（一四、〇八五粁）、本線はバタヴィアに於て

K・N・I・L・M線と連絡スラバヤ、デン・パサール等を經て第八日目シドニーに至る（二一〇、三六二粁）

四、パン・アメリカン・エアウェイズ線

第一・二日　サンフランシスコ＝ホノルル（三、五八六粁）

第三日　ホノルル＝ミッドウェイ（六、〇六四粁）

第四日　ミッドウェイ＝ウェーク（八、〇五一粁）

第五日　ウェーク＝グアム（一〇、三七一粁）

第六日　グアム＝マニラ（一二、七七一粁）

第七日　マニラ＝香港（一四、〇七八粁）

以上大東亞戰爭勃發前に於ける共榮圈内の交通に就き概述した譯であるが、共榮圈の指導者たる重責を擔ふわが日本は、圈内交通に對し當然確固たる政策を樹立するの責務を有すべく、之が速かなる確立を期待したい。

一、滿洲國

滿洲の概念（面積、人口及住民―地勢及氣候―政治―財政―對外貿易―産業）滿洲の交通機關（鐵道―道路―水運―航空）

滿洲の概念

一、面積、人口及住民

滿洲國は亞細亞大陸の東北に位し、西部は蘇聯及外蒙古、東北部は蘇聯領シベリア、西南部は支那、東南部は我が朝鮮と接壤してゐる。康德五年（昭和十三年）十二月滿洲國政府の調査に依れば同國の面積及人口は左の如くである。

○滿洲國面積及人口

省名	省公署所在地	面積（方粁）	人口（千人）	一平方粁當人口
吉林	吉林	八九、九一六	五、三二六	五九
龍江	齊々哈爾	一二五、六八七	二、七三〇	二二
黑河	黑河	一〇九、八一三	七三	〇・七
三江	佳木斯	一〇七、六七四	一、二八九	一二
一、滿洲國				

牡丹江	牡丹江	五七、四六三	六六一	一二
濱江	哈爾濱	八七、〇一九	四、七六五	五四
間島	延吉	二九、三九五	七〇五	二四
通化	通化	三一、六四七	八三七	二四
安東	安東	二六、六九九	二、二二八	八四
奉天	奉天	七四、七五三	九、五九九	一二六
錦州	錦州	三九、五七六	四、二四三	一〇八
熱河	承德	一〇二、二〇一	四、一二七	三九
興安西	開魯	七四、六九四	五八二	九
興安南	王爺廟	七九、〇二一	八六九	一一
興安東	札蘭屯	一〇六、七五六	一一五	一
興安北	海拉爾	一六〇、三九四	八七	〇・五
新京特別市		四四六	三七八	八三二
合計		一、三〇三、一四三	三八、六一四	二九
關東州	大連	三、四六二	一、二二六	三五四

康德六年（昭和十四年）四月北邊振興の必要から牡丹江、三江、濱江、龍江の四省の區劃を改正し、東安及北安兩省を新設した。之に伴ひ六省の面積及人口は大體に於て左の如くになつた。

	方粁	千人		平方粁	千人
牡丹江	三四、二四〇	四〇二	三江	八七、四七〇	一、一一九
濱江	六二、四四〇	三、六九六	龍江	六七、〇〇〇	一、五三二
東安	四三、四〇〇	三四〇	北安	七五、八九四	二、〇三〇

滿洲國に居住してゐる民族は滿漢蒙及日本人並にツングース族であるが、蒙古族中にはブリアート、カルマック（オロット）人等を含み、ツングース族中にはダウリ、オロツチヨン、マニヤルグ、ビラル、ゴルヂ人等を含む。數から言へば漢民族は總人口の約八五％を占め、次いでは滿蒙族及日本人で、康德四年（昭和十二年）末に於ける在滿日本人數は百七十九萬六千人（內地人八十二萬三千人）である。尙大同元年以來五回に亙り拓務省の農業移民が實施されたが、其の後日滿兩國に依つて二十年百萬戶五百萬人の大量移民計畫が樹てられ、既に康德四年度より第一期計畫として五年間に十萬戶五十萬人の入植が實施されつゝあり、既に顯著なる成績を擧げてゐることを附記して置きたい。

二、地勢及氣候

滿洲の地勢は比較的簡單である。即ち中央部稍低く四周概して高く盆地を形成してゐるのである。この國の主要山脈中先づ擧ぐべきは大小興安嶺であるが、大興安嶺は黑龍江北彎部より南方陰山山脈に達する延長一千五百粁に亙る大山脈で、小興安嶺は北西より南東に延び、北端は大興安嶺に接してゐる。次いでは東南に起る長白山脈で、白頭山を最高部とし北方完達山脈に延び南方遼東脊梁山脈と連續してゐる。之等山脈より發する幾多の河川中最大なるは黑龍江で、蘇滿國境を劃し松花江、烏蘇里江等を合して海に注ぐ。之に次ぐ遼河は陰山山脈に源を發し西剌木倫を本流とし、東遼河、渾河、太子河等を併せて營口附近より海に出づる南滿の主要河流である。又、白頭山附近に發源し東流するを圖們江と云ひ、南流するを鴨綠江と稱し、共に鮮滿の國境をなしてゐる。所

謂滿洲の大平原は之等山脈に圍まれ河流に沿ふて展開してゐるのであるが、黑龍江の北部より起り中央部に開いてゐる平野は最も廣く、全體の約五分の三を占めてゐる。南滿で重要なのは遼河流域の沃野で、氣溫の高きと交通の至便なのを特色としてゐる。

滿洲の海岸線は極めて短く、渤海方面に十三灣口を、黃海方面に十三灣口を有するが、良好なる港灣は二三を數ふるに過ぎない。又、湖沼は興凱湖を最大とし十三を算し、その內鹽湖と稱して天然鹽を產するものがあるのは注目すべきであらう。

氣候はシベリア及蒙古高原の影響をうけ、一般に大陸的平原的で寒暑の差甚しく、春秋の溫和なる季節は一年を通じ平均三十日內外に過ぎないが、遼東半島沿海地方は稍緩和されてゐる。今主要各地の平均氣溫を示すに、大連では最高二四・五七、最低負五・一、新京では最高二三・五、最低負一六・九、黑河では最高二一・八、最低負二三・五、滿洲里では最高二〇・四、最低負二七・二（極値負四四・一）、綏芬河では最高二〇・七、最低負一八・一である。

降水量は比較的少く、大體に於て六月より九月に至る期間が多雨で、その他の八箇月間は寡雨である。數値から云へば、六月から九月にかけて年降水量の約七七%が降るのであるが、所謂雨期である所の七・八兩月にその大部分が降る。地方別に見れば奉天附近が最も多く年量六八一・八粍で、最も少くないのが滿洲里附近の二九六・七粍であつて、概して北西部に於て少く南部に多い。所謂北滿は中間にある。

三、政　治

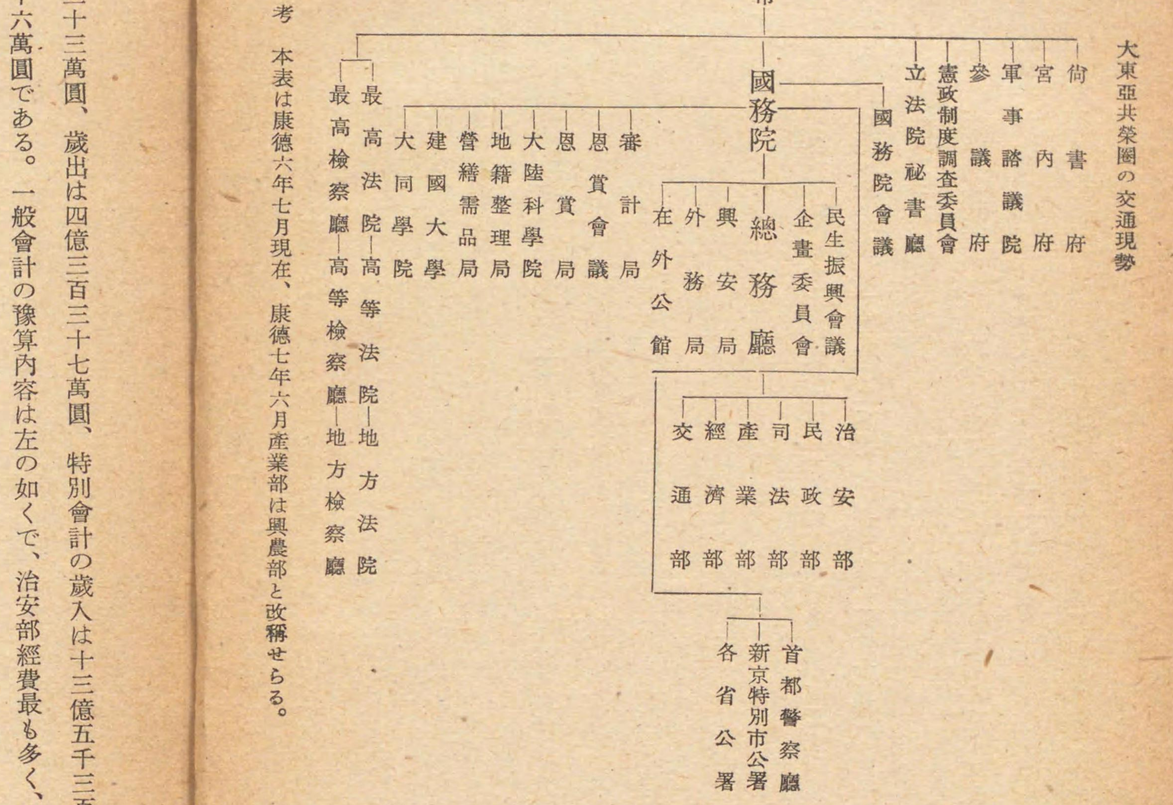
滿洲國は大同元年（昭和七年）三月一日建國宣言を布告し年號を大同と定め執政制を布いたが、同三年（昭和九年）三月一日帝制を布き年號を康德と改め滿洲帝國と稱し、同四年行政機構を改革し治外法權を撤廢して、國家體系を整備した。

滿洲帝國は皇帝之を統治し、皇帝の下に參議府、國務院、法院等を置く。參議府は皇帝の諮詢機關で、國務院は卽ち行政機關である。國務院には國務總理大臣及各部大臣を置き、治安、民生、司法、興農、經濟、交通の六部を以て之を組織する。國務總理大臣は輔弼の責に任じ、各部大臣は各その主管事務に付責に任ずるものである。各部の內、交通部は郵政總局、鐵路、道路、航路、都邑計畫の四司及中央觀象臺より成り、交通部大臣は鐵路、道路、河川、港灣、公有水面、水運、航空、郵務、電信、電話、其の他交通及通信に關する事項を掌理する。尙、國務院には興安、外務、內務の三局及其の他の直屬機關が設けられてゐる。

地方行政は、全國を十八省、一特別市に區劃し、十五市、百六十五縣、三十六旗に分つて行つてゐる。この外關東州は日本の統治する所である。

尙、滿洲には特殊の存在として協和會がある。本會は國家機構の一として定められた團體で、政府と協和會との關係は密切不可離のもので、政府は建國精神を政治に具體化する責務を有し、協和會はそれを思想的に敎化し又實踐する役割を受持つもので、協和會は政府の精神的母體なのである。現在全國に三千五百餘の分會があり、

大東亞共榮圈の交通現勢



備考　本表は康德六年七月現在、康德七年六月產業部は興農部と改稱せらる。

會員百五十萬を超え、毎年一回全國聯合協議會が開催され、重要問題は政府に提出される。會長は國務總理之に當る。

四、財政及幣制

滿洲國は奉天政權の苛斂誅求の後を承けて稅制の改革整備、專賣制度の確立に勗め、その成績顯著なるものがある。同國の歲入歲出は、國家の伸展に伴ひ年々膨脹しつゝあるが、康德六年（昭和十四年）度の豫算に就いて見るに一般會計の歲入は、十七億五千七百三十三萬圓、歲出は四億三百三十七萬圓、特別會計の歲入は十三億五千三百九十五萬圓、歲出十二億八千八百二十六萬圓である。一般會計の豫算內容は左の如くで、治安部經費最も多く、總計の三四・一%を占め、總務廳の三二・五%、交通部の一〇・九%、經濟部の八・八%がこれに次いでゐる。

○康德六年度一般會計歲入歲出豫算（單位千圓）

歲入		歲出	
關稅	一〇七、五五一	帝室費	二、一〇〇
國內稅	九五、七四二	總務廳	一三一、三八一
印紙收入	一四、九八七	治安部	一三七、六六二
專賣利益金	七六、六〇八	民生部	一九、二二六
官產其他雜收	四、九五〇	司法部	一二、四五〇
合計	二九九、八三八	產業部	二〇、八七九
國債	六五、〇〇〇	經濟部	三五、六七三
歲計剩餘金	二〇、〇〇〇	交通部	四四、〇〇七
特別會計繰入金	一三、五四七		
其他	四、九九三		
總計	四〇三、三七八	總計	四〇三、三七八

大同元年（昭和七年）六月執政令を以て、滿洲國に於ける貨幣の製造及發行權は政府に屬し、滿洲中央銀行の所管するものと定められた。國幣は純銀量目二三・九一瓦の價格を單位とし之を圓（ユアン）と稱し、圓の十分の一を角（チャオ）、百分の一を分（フェン）、千分の一を厘（リン）と稱す。現在流通してゐる貨幣は、紙幣百圓、十圓、五圓、一圓、五角の五種で、

外に一角及五分の白銅貨、一分及五厘の青銅貨等がある。圓は日本圓と等價である。

五、對外貿易

滿洲國の對外貿易の系統は、南滿貿易即ち大連、營口、安東三港經由のもの、北滿貿易即ち哈爾濱を中心とするもの、東滿貿易即ち淸津、羅津、雄基三港經由のものに大別し得るが、南滿貿易は全體の九二%を占め、東滿は四%、北滿は一%の割合に過ぎない。相手國としては日本が首位を占め、支那、獨逸、米國、英國、英領印度、香港等の順位である。對日貿易の輸出品目は豆粕、大豆、豆油、粟、高粱、玉蜀黍、碰安、石炭、鐵、鹽等で、輸入品目は綿布、鐵及鋼、機械、船車、電氣用品、紙、砂糖、藥品、毛織物、麻袋、木材、小麥粉、綿織物等である。

康德元年（昭和九年）より同六年に至る對外貿易の金額は左の如くである。（單位千圓）

年次		總額	對日	對支	對第三國（對獨）
康德元年	輸出	四四八、四二六	二一九、〇九八	六五、三〇〇	一六四、〇二八（五三、三一〇）
	輸入	五九三、五六二	四〇八、五九一	五七、五三八	一二七、四三三（一二、四八五）
康德二年	輸出	四二一、〇七七	二一七、二八四	六五、三三六	一三八、四五八（三二、七九八）
	輸入	六〇四、一四九	四五六、五五七	三二、一五六	一一五、四三七（一四、七四一）
康德三年	輸出	六〇二、七五八	二八五、九〇三	一二八、六〇三	一八八、二五一（五〇、二七八）
	輸入	六九一、八三〇	四三四、六三〇	四七、六八五	一〇九、五一五（一三、〇二五）
康德四年	輸出	六四五、二九七	三二一、五一五	一一三、七五二	二一〇、〇二二（五九、〇五一）
	輸入	八八七、四一一	六六六、二七〇	三九、三二三	一八一、八一九（一七、二七八）
康德五年	輸出	七二五、四五四	四一六、八二五	一二一、六八二	一八六、九四七（五〇、三九五）
	輸入	一、二七四、七四七	九九三、四一二	七〇、七一五	二一〇、六二〇（三七、三〇三）
康德六年	輸出	八三四、七一七	五二一、三二四	一六九、一九四	一四四、一九九（五〇、三五八）
	輸入	一、八一六、一二四	一、五四〇、七五六	六六、六五〇	二〇八、七一八（五二、二四一）

康德六年度に於て、滿洲の對外貿易は輸出入共に增加してゐるが、特に輸入に於ては前年度に比し五億四千一百萬圓の激增を示し、入超九億八千一百萬圓となつてゐる。之を國別に見ると、日本は輸出に於て六二・六%、輸入に於て八四・四%を占め、輸入が著しく增加してゐるが、その歸因する所は歐洲大戰勃發に伴ひ、生產材並消費物資の殆ど全部を、日本に期待せざるを得なくなつた結果と見るを得るであらう。

六、產業

滿洲は農業國である。興安四省を除く十二省に於ける可耕地總面積は三千二百七十三萬六千ヘクタアで、その內既耕地は千四百九十六萬ヘクタア、卽ち全體の約四六%を占め、尙可耕未墾地千七百七十七萬五千ヘクタア、卽ち五四%を殘してゐる。興安四省の總面積は約四千二百六十五萬七千ヘクタアで、うち農耕地帶は約三百四十七萬二千ヘクタア、農牧混淆地帶が約四百七十七萬四千ヘクタア、牧畜地帶が九百十一萬八千ヘクタアである。從つて滿洲全體の可耕地總面積は約四千五百萬ヘクタアとなり、うち既耕地約千八百萬ヘクタア、可耕未墾地約二千七百萬ヘクタアに當り、未墾地が約六〇%殘されてゐる譯である。

滿洲の農業は疎放農法なるにも拘らず自然的恩惠に浴し、所謂五大農作物と稱せらるゝ大豆、高粱、粟、玉蜀黍、小麥の外、米及其の他雜穀類を產する。康德五年（昭和十三年）度に於ける主要農作物の作付面積及收穫高左の如し。

種別	作付面積(千陌)	收穫高(千砘)
大豆	三、六一四	四、一八五
高粱	三、〇九五	五、一五二
玉蜀黍	一、六六九	二、四四〇
水稻	二四四	五七七
其他穀類	一、〇一二	一、〇〇二

大豆は滿洲農作物の大宗で世界產量の六〇%を占めてゐる。收穫高の約五〇%は日本、支那及獨逸に輸出せられ、產地は北滿一帶松花江下流々域で、滿洲國成立前大豆の東南行即ち之を大連に仕向けるべきか浦鹽に送るべきかは、滿鐵と東支（北滿）及烏蘇里鐵道との間に於ける重大問題であつた。高粱は大豆に次ぐ大宗農作物で、南滿の渤海に面した地方を主要產地とし、支那及日本への輸出量は產量の四〇—四二%である。粟は南滿及興安南省に於て、玉蜀黍は主として奉天省南部の山岳地帶に產し、何れも農家の主要食料となつてゐる。小麥の產地は濱江、龍江、三江及吉林等で、大部分は製粉原料として國內に於て消費される。水稻の作付が行はるゝに至つたのは比較的最近で、尙開田の見込みがある。

以上主要農作物の外、特用作物として麻、荏（蘇子）、藍、芝麻（胡麻）、落花生、煙草、甜菜等があり、又將來に期待すべきものとしては棉花がある。棉花は奉天以南の各地に於て栽培され、康德四年（昭和十二年）度に於て作付面積約十萬ヘクタア、產量實棉約六千八百萬瓩で、需要の大部分は輸入に俟つ狀態にあるが、滿洲國政府當局は之が改良增產に努めつゝある。

種別	作付面積(千陌)	收穫高(千砘)
其他豆類	三五五	三〇五
粟	二、七二三	三、〇四九
小麥	一、〇八五	八五四
陸稻	九五	一一八

滿洲に於ける畜產業は、興安各省及其他に於ける蒙古人が之を本業としてゐる外、各地の農家は殆ど例外なしに副業としてゐるが、牧畜法は幼稚で發展は將來に殘されてゐる。康德四年（昭和十二年）に於ける家畜數は豚五百三十四萬頭、牛百六十八萬頭、緬羊百九十七萬頭、山羊百二十四萬頭である。

滿洲の總面積の約三割六分は大森林地帶で立木蓄積量は百五十億石と推定されてゐるが、康德四年度に於ける國有林野面積は七千三百七十九萬六千陌、森林蓄積三十四億六千一百萬石、內針葉樹十七億三千七百萬石、濶葉樹十七萬二千四百萬石で、伐採量は七百五十二萬五千石である。產地は北滿、間島、吉林、鴨綠江地方を主とする。

水產業は海岸線が短く且つ魚類の種類も比較的少いので、河川湖沼に淡水魚も產出するが、未だ國內の需要を充すに足りない。製鹽業は古來より盛んで、產地は主として關東州及遼東、遼西である。康德四年度に於ける生產高は關東州四十二萬九千瓲、滿洲國三十三萬四千瓲である。

滿洲は極めて豐富な而も多種な鑛物を有する。金屬鑛物中有用鑛物としては金、銀、鐵、銅、鉛、硫化鐵及滿俺等が主で、又非金屬鑛物中石炭、マグネサイト、ドロマイト、耐火粘土、油母頁岩、滑石等は鑛量が多い。金の埋藏量は約六十億圓と推定せられ、吉林省、北滿一帶及其の他を產地とし、その將來は極めて有望視されてゐ

る。鐵の埋藏量は十七億瓲と推定、鞍山、弓張嶺、廟兒溝等を著名產地とし、最近に於ては東邊道に最も期待がかけられてゐる。石炭の埋藏量は四十八億瓲乃至二百億瓲と言はれ、炭坑は南滿に二十三箇所、北滿の八箇所、熱河に十箇所を數ふるが、南滿の撫順炭坑は最も著名で、全滿產量の約七〇%を產する。主要鑛物の產量は、康德三年（昭和十一年）度に於て、石炭一千一百九十八萬瓲、鐵鑛百九十三萬瓲、銑鐵六十五萬瓲、マグネサイト十九萬瓲、油母頁岩六十五萬瓲、金三百九十六萬瓩等である。

從來滿洲の三大工業と稱せられてゐたものは製油、製粉、釀造業であつたが、最近飛躍的發展をなしつゝあるのは、纖維、食料、燃料、化學、窯業、輕金屬、製鐵等の各工業及電氣事業で、滿洲國政府は之等工業經營に對し特許主義を採つてゐる。

滿洲の交通機關

一、鐵　道

康德六年（昭和十四年）十月一日現在滿洲國に於ける鐵道の總延長粁は一萬粁を突破するに至つた。滿洲國建國當時の五千九百餘粁に比し、僅々六年間に斯る發達を遂げたことは、正に驚異に價するものと言はねばならない。

滿洲に初めて鐵道が敷設せられたのは、光緒二十二年（明治二十九年）で、所謂關東鐵道（關內外鐵道）の延長線卽ち現在の奉山線の山海關—綏中（中後所）間である。本線は日淸戰爭に依り一時停工したが、其の後英國資本の援助を得て線路を東方に延し、光緒二十九年（明治三十六年）新民屯に達した。一方北滿に於ては、露國はその東方侵略の工具たる東淸鐵道の建設に着手し、次いで哈爾濱より分岐して南滿の海港に出づる線路を敷設し、關東鐵道と相前後して全線の營業を開始した。

斯くの如く滿洲に於ける鐵道は、英露兩國に依つて建設されたのであるが、日露戰爭の結果露國は東支南滿洲支線の寬城子以南を日本に讓渡したので、日本は南滿洲鐵道株式會社を創立し、戰爭中敷設したる安奉線及其の他の軍用線を併せ經營せしめた。玆に日本は初めて大陸の經營に第一步を踏み出したのであるが、その前途は決して坦々たるものではなく、英米特に米國の對滿政策は屢々日本の滿洲に於ける地位を脅かした。滿鐵買收案、滿洲鐵道中立案（ノックス案）、錦愛鐵道敷設案等はその最も重大なるものであるが、日本の努力はよく之等の策謀、壓迫を排除し、滿鐵を中心に天與の使命達成に邁進して行つたのである。この間にありて露國とは特に協力して外壓に抗せる場合ありしも、終局に於て滿鐵と東支とは對立的關係を脫するを得ざる宿命を有してゐたのである。然るに一九一七年露國に革命勃發し、東支は一時列國の共同監理下に置かれたが、東北政權はこの機に乘じ鐵道及其の附屬事業の回收を策し、民國十三年（大正十三年）奉露協定を以て之を露支合辦の商業機關に改組した。

東支鐵道の回收に一應の成功を收めたる結果、奉天政權は自己の力量を過信するに至り、更に步を進めて滿鐵を壓迫自滅せしめんと意圖し、所謂滿鐵包圍線の建設、葫蘆島（現稱壺蘆島）の築港を策した。斯くて鐵道を繞

り幾多の紛爭日支間に起りたるのみならず、奉天政權の露骨なる抗日政策に歸因する地方的事件に至つては殆ど枚擧に暇なき程で、日支間の感情は日を追ふて惡化し、勢の赴く所遂に滿洲事變となつたのである。

以上滿洲事變勃發前に於ける鐵道の大勢を瞥見し、且つ複雜なる關係を窺知せんが爲に、左表を掲ぐ。

鐵道名	區間	幹線 支線 合計	起工(右)及竣工(左)年	關係國	備考
東支	滿洲里—綏芬河	一、七二二	光緒二三(明治三〇) 光緒二九(明治三六)	露、支	軌間五呎、現京濱、濱綏、濱洲線
	哈爾濱—寬城子	— 一、七二二			
北寧	山海關—奉天	四二三 四七六 八九九	光緒二〇(明治二七) 光緒三四(明治四一)	英、日、支	奉天—新民屯間は日露戰爭中日本に於て敷設、戰後支那之を買收、現奉山線
南滿洲	大連—長春	九六五 一六四 一、一二九	光緒二四(明治三一) 宣統三(明治四四)	露、日	大連—長春間は露國より繼承、蘇家屯—安東間は日露戰爭中軍に於て敷設
	蘇家屯—安東				
吉長	長春—吉林	一二八 — 一二八	宣統元(大正二) 民國一五(大正一四)	日、支	現京圖線の一部
吉敦	吉林—敦化	二一〇 一〇 二二〇	民國一五(大正一四) 民國一八(昭和五)	日、支	同前
四洮	四平街—洮南 鄭家屯—通遼	四二六 — 四二六	民國六(大正六) 民國一二(大正一二)	日、支	四平街—洮南間は現平齊線の、鄭家屯—通遼は現大鄭線の一部
洮昂	洮南—昂々溪	二二五 — 二二五	民國一四(大正一四) 民國一五(大正一四)	日、支	現平齊線の一部
瀋海	瀋陽—朝陽鎭	二五三 七四 三二七	民國一四(大正一四) 民國一七(昭和三)	支	形式は支那官商合辦なるも事實上省有、現奉吉線の一部
吉海	朝陽鎭—吉林	一八三 — 一八三	民國一六(昭和二) 民國一八(昭和四)	支	現奉吉線の一部
呼海	馬船口—海倫	二二一 — 二二一	民國一五(大正一四) 民國一七(昭和三)	支	現濱北線の一部
齊克	昂々溪—泰安	二〇五 五三 二五八	民國一九(昭和三)	支	克山迄建設中事變發生、現齊北線の一部
洮索	洮安—王爺廟	八四 — 八四	民國一八(昭和四) 民國一九(昭和五)	支	索倫迄建設中事變發生、現白溫線の一部
金福	金州—城子疃	一〇二 — 一〇二	民國一五(大正一五) 民國一六(昭和元)	日	形式は日支合辦、現金城線
穆稜	小城子—梨樹溝	六三 — 六三	民國一三(大正一三) 民國一四(大正一四)	露	形式は露支合辦、軌間五呎、現梨樹線
鶴立	蓮花江—興山鎭	五六 — 五六	民國一五(大正一五) 民國一五(大正一五)	支	支那官商合辦、軌間五呎
通裕	女兒河—大窰	二九 — 二九	民國四(大正四) 民國五(大正五)	支	支那商辦
齊昂	昂々溪—齊々哈爾	二九 — 二九	光緒三四(明治四一) 宣統元(明治四二)	支	支那商辦、軌間一米
溪城	本溪湖—牛心臺	一九 — 一九	民國二(大正二) 民國三(大正三)	日	形式は日支合辦、軌間二呎六吋
天圖	圖們江岸—老頭溝	一一二 — 一一二	民國一一(大正一一) 民國一三(大正一三)	日	形式は日支合辦、軌間二呎六吋現朝開線及京圖線の一部
開豐	開原—掏鹿	六四 — 六四	民國一四(大正一四) 民國一五(大正一五)	支	軌間一米
合計		五、五一九 七七七 五、二九六			

大同元年（昭和七年）三月一日滿洲國成立するや、同國政府はその領域内に於ける鐵道（東支＝北滿鐵道を除く）並に航運を全部國有とし、同時に新鐵道の建設を國家統制下に於て行ふことと定め、同二年二月九日滿鐵との間に委託經營契約を締結し、國有鐵道、松花江官營水運事業及各項附屬事業を滿鐵に委託して經營せしめ、更に新線の建設をも請負はしめた。

斯くて滿鐵はこの新事態に對應せんが爲、奉天に鐵路總局を、大連滿鐵本社内に鐵道建設局を夫々設置した。又一方、日滿間交通の發展及北鮮開發の必要上、昭和八年十月更に朝鮮國有鐵道咸鏡線中輸城—會寧間、淸津線、會寧炭礦線、圖們線及其の附帶業務一切の經營を朝鮮總督府より委託されたので、淸津に北鮮鐵道管理局を設けた。然るに當時尙北滿に蘇聯關係の北滿（東支）鐵道存在し、滿洲鐵道一元化實現上尠少ならざる障碍をなしてゐたが、康德二年（昭和十年）三月北滿鐵道買收に伴ひ、滿洲國有鐵道の全部は擧げて鐵路總局の統制下に歸屬するに至つた。

茲に從來日露支各系統の諸鐵道鼎立し相剋せる弊は一掃せられたが、滿鐵社線は依然滿鐵鐵道部の經營する所に係り、一方前述鐵路總局、北鮮鐵道管理局、滿鐵鐵道建設局等の諸機關並立するあり、尙幾多改革の餘地は殘されてゐた。依つて昭和十一年（康德三年）十月滿鐵は遂にその機構に一大改革を加へ、新に鐵道總局を設置して全滿の鐵道を統制すると共に、自動車、水運並にその附帶事業の運營に當らしめた。同局は人事、經理、調査、輸送、水運、自動車、工作、工務、建設、附業の各局より成り、その管理下に奉天、錦州、吉林、牡丹江、哈爾濱、齊々哈爾の六鐵道局及北鮮鐵道事務所、北滿江運局等を置き、名實共に滿洲交通事業の中核をなすものである。

昭和十四年（康德六年）十月一日現在鐵道總局所管鐵道の粁程は、滿鐵社線一、二三一・二粁、滿洲國有線八、四八二・九粁、北鮮線三五二・四粁、假營業線四一五・九粁、合計一〇、四八二・四粁で、內三、八五一・六粁及假營業線は、事變後新に建設した線である。所管鐵道線名、區間、粁程（貨物）、卽ち左の如し。

○滿鐵社線

線名	區間	粁程
連京線	大連埠頭—新京	七〇四・三
吾妻線	大連—吾妻	二・九
入船線	沙河口—入船	四・〇
旅順線	周水子—旅順	五〇・八
甘井子線	南關嶺—甘井子埠頭	一一・九
營口線	大石橋—營口	二二・四

○滿洲國有線

線名	區間	粁程
奉山線	奉天—山海關	四一九・六
皇姑屯連絡線	皇姑屯—北奉天	二・八
大鄭線	大虎山—鄭家屯	三六六・二
新義線	新立屯—義縣	一三一・五
河北線	溝邦子—河北	九一・一
錦古線	錦縣—古北口	五四二・三
北票線	金嶺寺—北票	一七・九
葉峰線	葉柏壽—赤峰	四六・九
壺蘆島線	錦西—壺蘆島埠頭	一三・二
奉吉線	奉天—吉林	四四七・四
梅輯線	梅河口—輯安	二四四・八
平梅線	四平街—梅河口	一五六・一
京圖線	新京—圖們	五二八・〇
龍豐線	龍潭山—大豐滿	二二・四
小新連絡線	小姑家—新站	九・一
朝開線	朝陽川—上三峰	六二・三
圖佳線	圖們—佳木斯	五八三・八
佳不斯埠頭線	佳木斯—佳木斯埠頭	三・六
虎林線	虎頭—林口	三三五・七
拉濱線	三棵樹—拉法	二六五・五
三棵樹埠頭線	三棵樹—三棵樹埠頭	三・五
京濱線	新京—哈爾濱	二四二・〇
濱洲線	哈爾濱滿洲里	九三四・八
濱綏線	哈爾濱—綏芬河	五四六・四
撫順線	蘇家屯—撫順	五二・九
渾楡連絡線	渾河—楡樹臺	四・一
安奉線	安東—蘇家屯	二六〇・二
金城線	金州—城子疃	一〇二・一
煙臺炭礦線	煙臺—煙臺炭礦	一五・六
計		一、二三一・二

梨樹線	下城子—梨樹鎭	五八・九	
濱江線	哈爾濱—三棵樹	八・八	
八區線	哈爾濱—八區	二・一	
道裡線	哈爾濱—道裡	三・八	
濱北線	三棵樹—北安	三二六・一	
北黑線	北安—黑河	三〇二・九	
黑河埠頭線	黑河—黑河埠頭	四・二	

○北鮮線

線名	區間	粁程
北鮮西部線	南陽—清津	一七〇・二
清津驛埠頭線	清津—清津埠頭	二・〇
北鮮東部線	圖們—雄基	一四七・三
雄基驛埠頭線	雄基—雄基驛埠頭	三・〇

○假營業線

線名	區間	粁程
綏神線	綏化—神樹	一三五・八
汪北線	汪清—北荒嶺	八二・四
綏寧線	綏陽—東寧	九六・二
通道線	鴨園—八道	三七・七
齊北線	齊々哈爾—北安	二三一・五
寧墨線	寧年—黑爾根	一八〇・三
平齊線	四平街—齊々哈爾	五七一・四
京白線	新京—白城子	三三二・六
白阿線	白城子—阿爾山	三三七・〇
榆樹線	榆樹屯—昂々溪	六・四
計		八、四八二・九

線名	區間	粁程
雄基線	雄基—羅津	一五・二
羅津驛埠頭線	羅津—羅津驛埠頭	三・〇
會寧炭礦線	會寧—鷄林	一一・七
計		三五二・四

線名	區間	粁程
佳蓮線	佳木斯—蓮江口	一二・七
溪城線	明山—泉水	五一・一
計		四一五・九

次に營業狀態であるが、明治四十年度即ち開業初年度に於て、滿鐵の鐵道收入は僅か九百七十七萬圓に過ぎなかつたのである。然るにその十年後の大正五年度に於ては三倍近くの二千七百八十二萬圓に達し、更にその十年後の大正十四年度に於ては約十倍の九千七百四十萬圓に激增し、その後に於ても良好なる成績を擧げて來たが、昭和五年度に於ては世界經濟恐慌、銀價の暴落、奉天政權の抗日政策等の影響を受け、同年度の鐵道收入は九千六百萬圓、四年度に比し二千七百十七萬圓の、又事變勃發當年の同收入は八千五百八十七萬圓の減收となつた。依つて世上滿鐵の危機を叫ぶものもあるに至つたが、滿洲事變に依る情勢の變化と銀價の恢復とに因り、再び事業は正軌に復した。

左に昭和十年（康德二年）以降最近に至る鐵道總局所管線の客貨車收入を掲ぐ。

○鐵道總局所管線客車貨車收入

年次	滿鐵社線 客車收入	滿鐵社線 貨車收入	滿鐵社線 合計	滿洲國有線 客車收入	滿洲國有線 貨車收入	滿洲國有線 合計	北鮮線 客車收入	北鮮線 貨車收入	北鮮線 合計	總計 客車收入	總計 貨車收入	總計 合計
昭和一〇年	二二、四一二	一〇三、三六二	一三四、六八六	二八、六七八	七二、八三四	一一〇、一九一	一、一七五	三、三五一	五、〇〇五	五二、二六六	一七九、五四七	二四九、八八二
一一年	二二、三〇二	一〇三、一六五	一三三、四八二	三三、五四〇	八五、四七五	一二九、九六六	一、五一七	四、七八七	六、七二一	五七、三五九	一九三、四二七	二七〇、一六九
一二年	二四、八七八	一一五、五五八	一五一、〇五三	四一、五六一	一〇一、八〇五	一五四、八六三	一、七六九	五、八四二	八、一二〇	六八、二〇九	二二三、二〇五	三一四、〇三五
一三年	三三、九四〇	一三五、〇八九	一九二、七四六	五七、二一八	一三一、一〇六	二一二、四〇三	二、三一七	八、〇八三	一〇、九七一	九三、四七五	二七四、二七八	四一六、一一九

合計中には其他收入を含む、合計に於て合致せざるは四捨五入の結果である。

右表に依り滿洲鐵道の收入は貨車收入が多額を占むることを知り得るであらう。この特色は開業初年度に於て既に明に現れ、客車收入三七%、貨車收入六三%の割合であつたが、爾來年を追ふてこの趨勢は愈々顯著とな

り、大正五年度に於ては客車收入二二%、貨車收入七一%、大正十四年度に於ては實に客車收入一五%に對し貨車收入八三%の割合にまで上昇した。最近日滿支間に於ける旅客の激增に伴ひ、この割合の開きは多少接近しつつあるが、根本的には何等變化は認められない。之に次いで滿洲鐵道の一特色として擧ぐべきは、旅客貨物を通じ長距離輸送が多いことで、更に貨物取扱別に於て車扱が九〇%以上を占むることも看過すべからざる所であらう。

二、道　路

滿洲に於ける道路輸送は氣候に依り制限せらるゝこと尠少ならざるに加へ、文化の發達比較的新らしき爲、滿洲事變前に於ては、自動車運輸としては殆ど見るに足るものなく、舊式道路の僅に駄獸及馬驟牽引車輛に依つて利用せらるゝに過ぎなかつた。

滿洲國成立後、同國政府は道路交通の國運伸展に及ぼすべき影響の大なるものあるに鑑み、大同二年（昭和八年）三月國務總理大臣管理下に國道局を設けて、國道の建設に當らしめ、更に民政部大臣の下に土木司を置いて地方道路工事の監督並に施行を爲さしめた。康德四年一月民政部大臣管理下に土木局を新設し、國道局及土木司を併合したが、同年七月全國に於ける土木行政は都邑計畫關係を除き擧げて交通部大臣の所管に歸し、康德六年七月都邑計畫事業も亦同大臣の主管に移された。この外道路行政機關としては國務院に國道會議あり、國道に關する重要事項に付審議し、必要ある場合には國務總理大臣に建議する權限を附與せられてゐる。

滿洲國の國道網完成計畫は之を第一期及第二期に分ち、第一期建設五箇年計畫（大同元年—康德三年）に於て一萬粁、第二期建設計畫（康德四年—八年）に於て一萬三千粁、合計二萬三千粁の國道を建設すべく計畫したもので、既に第一期計畫は順當に終了し、八千九百餘粁の國道竣功を見、現に鋭意第二期計畫を實施しつゝあるが、康德五年（昭和十三年）末に於ける實績は四千餘粁に及び、總延長一萬三千餘粁に達してゐる。左に大同元年以降最近に至る國道の延長粁及工事費を示さう。

年度	延長粁	工事費（單位圓）
大同元年	七〇七	八七二、〇九九
二年	三、〇〇一	六、九三一、四六六
康德元年	二、六三二	一二、八七六、四五二
二年	五八〇	五、六九九、一二七

年度	延長粁	工事費（單位圓）
康德三年	二、〇七一	一〇、九一五、九四五
四年	二、一六九	七、〇九二、四三〇
五年	一、九二一	一三、四六〇、七九九
計	一三、〇八一	五七、八四八、三一九

一方に於て滿洲國は、國道の培養線となり且つ產業開發に必要なる地方道路約二萬粁を選び之が改修を行ひ、又全國主要道路の維持及各橋梁に對する改修維持及新設に努力しつゝあるが、康德五年後に於て、之等道路の延長は一萬三千八百九十八粁、橋梁二萬一千六百十八米、工事費五百八十一萬餘圓に達してゐる。

康德五年度末に於ける滿洲國の調査に依れば、特殊道路を除き、全國に於ける交通可能なる道路は六萬六千七百餘粁に達し、建國前の三萬六千六百餘粁に比すれば、實に飛躍的發達を遂げつゝあるものと言はねばならぬ。

現在道路に於ける最も重要なる交通機關は自動車であることは、殊更言ふまでもないが、之が企業を無制限に許可するに於ては、鐵道と對立的立場を構成し、相互に健全なる發達を期し難きに鑑み、滿洲國政府は、（一）鐵

道と競爭的立場にある路線、(二)鐵道の代用となるべき路線、(三)治安維持並産業開發上必要なる路線を國有自動車運行路線と定め、大同二年（昭和八年）二月九日鐵道及其の他の交通機關と同樣、自動車事業の經營を滿鐵に委託した。依つて鐵路總局は同年三月末熱河線北票—朝陽間約四十五粁の自動車路線の營業を開始したが、爾來年々新線を開拓し、昭和十四年（康德六年）末には路線の延長一萬九千餘粁に達し、最近に於ては實に二萬粁を突破するに至つた。

總局經營の自動車事業の收入は、最初僅に六十餘萬圓餘に過ぎず、直接經費をも賄ふに足りなかつたが、その後漸增の途を辿り、最近四箇年間に於ては左の如く上向を示してゐる。

年次	旅客	貨物	其他	合計
昭和一〇年	一、〇七二千円	四六五千円	四五千円	一、五八二千円
一一年	一、三七一	四七五	三二	一、八七九
一二年	一、八三五	一、二八八	三八六	三、五〇八
一三年	三、九〇九	三、四〇三	一九七	七、五〇八

三、河川交通及海運

所謂開拓鐵道と港灣とは密切不可離の關係にあると謂ふを得べく、滿鐵創業に當り大連、旅順、營口、安東の如く鐵道終端に位する港灣の經營が滿鐵に委されたのも、一に玆に歸因するのであるが、滿洲國成立後同社は河北、壺蘆島の經營を受託し、次いで東滿の門戶たる北鮮に於ける羅津、清津、雄基三港をも併せてその統制下に加へた。

今之等諸港の昭和十三年（康德五年）に於ける輸出入貨物數量及出入船舶等に依りその大勢を瞥見してみよう。

○各港輸移出入貨物（單位千噸）

年次	大連	旅順	營口	安東	羅津	清津	雄基	河北	壺蘆島	計
昭和一〇年 輸移出	六、一三三	二五四	一、〇八六	二五	一七	三二九	二三三	一〇八	六	九、一九一
輸移入	二、九六九	三四	二七九	一四六	九	二六八	一二八	八五	一七	三、九三五
一一年 輸移出	五、七六一	二二八	一、一〇六	二一	一五八	四〇七	二五五	一三一	二八	八、〇九五
輸移入	三、二一八	二八	二七八	一四一	三二	三三七	一〇九	八二	二一	四、二四六
一二年 輸移出	五、七八三	一八七	六五〇	三七	四四〇	三〇五	二五〇	一一五	一六	七、七八三
輸移入	三、四四八	二七	二三六	一〇八	四八	三一二	六一	八四	二二	四、三四六
一三年 輸移出	五、三七六	五六	五二五	二六	七〇九	二八一	二二五	一七二	五五	七、四二五
輸移入	四、三三二	六〇	三四九	二五	三四六	四二〇	七三	一四三	四四	五、八九二

○著埠船舶及噸數（單位千噸）

年次	大連	旅順	營口	安東	羅津	清津	雄基	河北	壺蘆島	計
昭和一〇年 隻數	五、五八一	一七四	六一〇	—	一八五	一、一八一	七一二	四	六〇	八、五〇八
噸數	一六、一四五	四〇四	一、三一二	—	四二一	二、四七七	一、五五八	一一	五〇	二二、三七八
一一年 隻數	五、八三八	一五九	六〇九	—	五五七	一、一二六	六四八	五	六五	九、〇〇七
噸數	一五、五六二	三五五	一、二三八	—	一、四一三	二、四六三	一、三一四	一〇	四九	二二、四〇四
一二年 隻數	六、三七八	一四一	六二二	—	六七〇	九六九	六八八	三	六四	九、二八五
噸數	一七、二四五	三四六	七三三	—	一、六一三	二、二四六	一、一二五	四	五〇	二三、三六二
一三年 隻數	七、〇四六	一二一	三七二	—	六〇四	九二六	五四九	四〇	一二八	九、七八六
噸數	一八、六七六	二二二	六三八	—	二、〇〇一	二、五八一	一、〇一八	八一	八九	二五、三〇六

右各港の內、大連港は輸移出入貨物に於て全數量の約七三%を占め、又各港著埠船舶隻數及噸數に就いて見るに、昭和十三年（康德五年）度に於て七千四十六隻、一千八百六十七萬六千噸、全隻數の約七四%を占めてゐる。從つて滿洲に於ける港灣は事變前と同じく、今尙大連港に依つて代表せられてゐると見て差支へないであらう。

大連港に次いでは羅津、營口、淸津等であるが、羅津港は昭和八年著工し同十年十月略成、十一月一日より營業を開始したもので、日滿交通の最捷路として、その將來の發展著しきものあるべきを豫想せられてゐる。

次に河川であるが、滿洲に於て汽船の航行し得る主なる河川は、松花江、黑龍江、烏蘇里江、嫩江、呼蘭河等である。之等河川は孰れも北滿にあり、南滿を流るゝものとしては遼河及鴨綠江を擧げ得るに過ぎず、而も水深概して淺く僅に舟楫の便あるのみである。從つて滿洲に於ける河川航運は、主として北滿に限られると云ふも大過なかるべく、北滿河川中松花江は所謂北滿の穀倉と稱せられる大平野を貫流し、北滿水運の九〇%を占めてゐる。

松花江に於ける航運業は初め露國に依つて行はれ、次いで支那も之に對抗して汽船の航行を開始したが、帝制露國崩壞後外國船舶の航行を禁止して航行權を回收した。滿洲國成立に伴ひ河川航行權は同國に屬したが、大同二年（昭和八年）二月九日官營水運機關及所有船舶の經營を滿鐵に委託したので、同年四月鐵路總局は哈爾濱に官民合同の哈爾濱航業聯合會を創設し、鐵道局指導の下に營業を開始したが、其の後漸次民有船舶を買收し、昭和十四年（康德六年）四月右聯合會を解散して鐵道總局直屬の北滿江運局を新設し、北滿に於ける河川航運業を統制直營せしめた。

最近に於ける北滿主要河川の埠頭は、哈爾濱（道裡、八區、傳家甸、三棵樹）、松花江下流（通河、三姓、蓮江口、佳木斯、樺川、富錦）、黑龍江（黑河、漠河）等で、昭和十三年（康德五年）度に於ける營業航區の延長粁は約四千五百餘粁、收入六百二十餘萬圓である。

四、航　空

滿洲に於ける航空事業は他の交通事業に比し發達遲々たるものあり、昭和四年四月日本航空株式會社の航空路が朝鮮經由大連に至れる外、民國十九年（昭和五年）歐亞航空公司が北京—熱河—洮南—滿洲里經由の歐亞航空路を開かんとして準備中、滿洲事變勃發の爲中止したこと等を擧げ得るに過ぎない。

滿洲事變は航空事業にも亦一紀元を劃し、滿洲國成立後滿洲に於ける航空事業を統制經營する爲、日滿合辦の滿洲航空株式會社が生れた。同社は滿洲國政府、滿鐵、住友を出資者とし、大同元年（昭和七年）九月二十六日奉天に於て創立せられ、資本金は初め一千三百五十八萬圓であつたが、最近三千萬圓に增資した。

同社が營業を開始したのは、大同元年十一月三日であるが、爾來急速なる發展を遂げ、最近に於ける航空路線總距離は一萬一千五百餘粁に達し、滿洲主要各地間を連絡してゐる。使用機は中島式AT、ユンカースJu八六、フォッカー七b（3M）、フォッカー・スーパー、コードロン・タイフーン、プス・モス等である。

尙、日滿間の定期航空は大日本航空會社に依つて行はれ、滿洲と蒙疆及支那との定期航空は、滿洲航空側が承

德—張家口間及奉天—北京間を、中華航空側が北京—大連間を夫々行つてゐたが、最近新に協定成立し、相互乘入れの原則に依り、承德—多倫—張家口—大同—包頭間の新線が開かれることとなつた。

二、支　那

支那の概念（面積、人口及住民—地勢及氣候—政治—財政—對外貿易—産業）支那の交通機關（鐵道—道路—水運—航空）

支那の概念

一、面積、人口及住民

支那は之を廣義の支那と狹義の支那とに分つ。廣義の支那とは、河北、河南、山西、山東、察哈爾、綏遠、寧夏、陝西、安徽、江蘇、浙江、江西、湖北、湖南、廣東、廣西、福建、四川、雲南、甘肅、貴州、西康、青海、新疆の二十四省及外蒙古、西藏を云ひ、狹義の支那とは、右の內から外蒙古（察哈爾、綏遠、寧夏）、新疆、青海、西康を除いた十八省を稱する。支那は又、北支那（河北、河南、山東）、中支那（江蘇、安徽、江西、湖北、湖南）、西北支那（陝西、甘肅、寧夏、山西、綏遠、察哈爾、外蒙古、新疆、青海）、西支那（四川、西康、西藏）、西南支那（廣東、廣西、雲南、貴州）、東南支那（福建、浙江）等に分ち、更に黃河流域を北支那、揚子江流域を中支那、珠江流域を南支那と呼び、淮河を界に南北に分つ場合もある。以上は總て地理的呼稱であるが、之を政治的又は經濟的に分つ場合は情勢に依り又は人に依り必ずしも一定しない。最近謂ふ所の西南支那とは廣東、廣西、湖南、貴州、四川、雲南の六省を稱し、西北支那とは寧夏、陝西、甘肅、青海、新疆の五省を云ふ。尙、蒙古聯盟自治政府の統治地域に就ては後述するが如くである。

支那の面積及人口に就ては、正確と認むべき統計を缺く。左に民國二十五年（昭和十一年）舊國民政府行政院內政部發表のものを擧ぐるが、之は蒙古聯盟自治政府成立前のものであり、その大部分は推定數である。

省（藩）名	省（藩）都	面積（方粁）	人口	一方粁當人口
察哈爾	張家口	二七八、九五七	二、〇三五、九五七	七・三
綏遠	歸綏	二九一、四三二	二、〇八三、六九三	六・八
寧夏	寧夏	二七四、九一〇	一、〇二三、一四三	三・七
河北	保定	一五三、六八二	二八、六四四、七三七	一八六・四
山東	濟南	一七二、七三六	三四、二八九、八四八	一九八・五
河南	開封	一七九、二六九	三八、〇二九、二九四	二一二・一
山西	太原	一五五、九三五	一一、六〇一、〇二六	七四・四
安徽	懷寧	一三四、四二六	二三、二六五、三六八	一七三・一
湖北	武昌	二〇七、六九二	二五、五四一、六三六	一二三・〇
湖南	長沙	二三七、二三一	二八、二九三、七三五	一一九・三

江蘇	一〇八、三三九	三六、四六九、三二一	江寧	三三六・六	
浙江	一〇三、〇五八	二一、二三〇、七四九	杭州	二〇六・〇	
江西	二〇〇、二〇九	一五、八二〇、四〇三	南昌	七九・〇	
福建	一五八、七〇二	一一、七五五、六二五	福州	七四・一	
陝西	一八七、三九四	七、七一七、八八一	安西	四一・二	
甘肅	三七八、〇五九	六、七〇五、四四六	蘭州	一七・七	
四川	四三一、三〇九	五二、九六三、二六九	成都	一二二・八	
貴州	一七九、四七八	九、〇四三、二〇七	貴陽	五〇・四	
廣東	二一七、四〇四	三二、三八五、二一五	廣州	一四八・五	
廣西	二一七、五七八	一三、三八五、二一五	桂林	六一・五	
雲南	三二〇、〇五一	一一、九九四、五四九	昆明	三七・五	
青海	六九七、一九四	一、一九六、〇五四	寧西	一・七	
西康	三七一、五九九	九六八、一八七	定康	二・六	
新疆	一、八二八、四一八	四、三六〇、〇二〇	廸化	二・四	
小計	七、四八五、〇六二	四二〇、八〇三、五七八	小計	五六・二	
外蒙古	一、六二一、二〇一	二、〇七七、六六九	庫倫	一・三	
西藏	一、二一五、七八八	三、七二二、〇一一	倫	三・一	
合計	一〇、三二三、〇五一	四二六、六〇三、二五八	薩拉	四一・三	

支那民族は、漢、滿、蒙、回、藏の五種族及苗族より成る。その內、漢民族は總人口の約九〇%を占め絕對的に優勢な地位を占めてゐる。滿洲人はその數八千萬乃至三百萬、清朝の沒落に伴ひ悲境に陷つたが、滿洲國の成立に依り大多數は王道樂土に安住してゐる。蒙古人は二百五十萬乃至三百萬と稱せられ、大部分は內外蒙古に居住してゐるが、一部は既に支那の支配下より離脫し、一部は支那事變を契機に新に政權を獲得するに至つた。回敎徒とは喀什噶爾人(纏回)、キルギス族、東干人(漢回)、ロブノル人等を謂ひ、新疆を主とし陝西、甘肅等に住んでゐる。西藏人は西藏高原に居住し、主として牧畜を營んでゐる民族で喇嘛敎を奉じてゐる。苗族はマレー系統の種族で、雲南、貴州、湖南、廣西地方に於て半牧半農の生活を營んでゐるものである。

二、地勢及氣候

支那大陸の地勢は複雜多岐で、要約することは極めて困難であるが、一地理學者は之を次のやうに簡潔に而も巧に說明してゐる。「支那の山々は、大體に於て左の掌ともいふべき西藏高原から、ダイヤグラム的に派出する五本の指だと思へばよい。拇指を高く高く擧げて半分延したのが、南面に新疆のタリム盆地を圍む所の天山である。食指と中指に當るのが北部西藏を橫切り、東につゞいて支那本部に入る南山及昆崙山脈であつて、兩者はツアイダム沼地及青海の紺碧の湖水に依つて引離されてゐる。中指と藥指との間に四川の赤盆地がある。こゝから後は比喩がうまく行かないが、先づ藥指と小指とを一緒にしたものが、南部支那を東及東北に擴つて太平洋に達する所の、長くはあるが低くはつきりしない南嶺山脈である。小指は東に伸びて廣東に達する西江の南の山脈である。」

これ等主要山脈の間に、黃土高地、山東山地、中央亞細亞草原と沙漠、中央山脈地帶、四川赤盆地、南揚子江山地、兩廣山地、西南臺地、西藏高原等があり、山脈の盡くる所に、北支那平野、揚子江平野、東南海岸地帶等

が展開してゐるのである。西藏、青海、西康等の所謂邊疆地方を含む大西藏高原は、大陸の東西南に擴つた瀕海平野を潤す大河の源をなしてゐるのであるが、その東するものは、支那本部に流れて黃河及揚子江となり、東南流するものは珠江となる。支那の河川はこの三流に依つて代表され、地文人文に至大な影響を及ぼしてゐるのである。その他源を長城外に發し勃海に注ぐ白河があり、黃河と揚子江との間に淮河が流れ、南北に大運河が貫流し、佛領印度支那、ビルマに流れこむ紅河(ソンコイ)、怒江(サルウィン)、瀾滄江(メコン)、新疆を西流する塔里木河等がある。

支那大陸の氣候は、緯度經度の廣い擴りと海拔高度の甚しい差と更に變化の多い地形とに依り極めて複雜で、支那本部は大體に於て溫帶的季節風氣候に依つて總括し得るが、北支那と南支那とでは溫度關係のみならず降雨關係に於ても甚しい差異を示す。例へば北京の氣溫は最高三九・九度、最低負四・六度、上海では最高二六・九度、最低三・一度、重慶では最高二七・四度、最低八・五度、廣東では最高三八・四度、最低一三・七度で、降雨量は年量北支那五三〇粍、上海—福州間海岸地帶一一八〇粍、揚子江流域一一八〇粍、福州—廣東間海岸地帶一四八〇粍である。然るに北支那では、年降水量の七一%が夏期三箇月間に落ちるのであるが、中支那では四〇%に過ぎない。これは北支那では冬の乾期と夏の雨期とが明瞭な對照をなしてゐるが、揚子江及中支南支海岸地帶では相當緩和されてゐることを示すものである。所謂邊疆地方は、激しい寒暑と異常な乾燥とに支配され、惠まれたる氣候とは稱し難い。

三、政　治

辛亥革命に依り清朝沒落し共和制中華民國の成立を見たが、南北の鬪爭、北方軍閥の私鬪等に依り國內統一を缺いてゐたが、その後南京に國民政府樹立せられ、地方軍閥を整理し中國共產黨を剿討し、國內漸く統一の緒に就いた。國民政府は行政、立法、司法、監察、考試の五院制をとり、行政院に十部(內政、外交、軍政、海軍、財政、敎育、實業、交通、鐵道、衞生、後衞生部を廢し九部となる)を置き、國民黨專制の實を擧げんと努めつつあつたが、西安事變後共產黨と妥協し露骨なる抗日政策に出でた爲遂に支那事變を惹起するに至り、主要地域は殆ど皇軍の占據する所となつたので、政府を漢口及長沙に、次いで重慶に移し、行政院下の各部中海軍部を軍事委員會に、鐵道部を交通部に併合し、實業部を經濟部に改め、以て行政の强化を圖つた。併しながら南京陷落後擡頭した和平主戰兩派の內訌は、民國二十七年(昭和十三年)十月武漢放棄後遂に表面化し、汪兆銘(精衞)一派の重慶脫出、和平の聲明となり、而も國共の軋轢漸く激化し、今や地方政權として殘喘を保つに過ぎない。

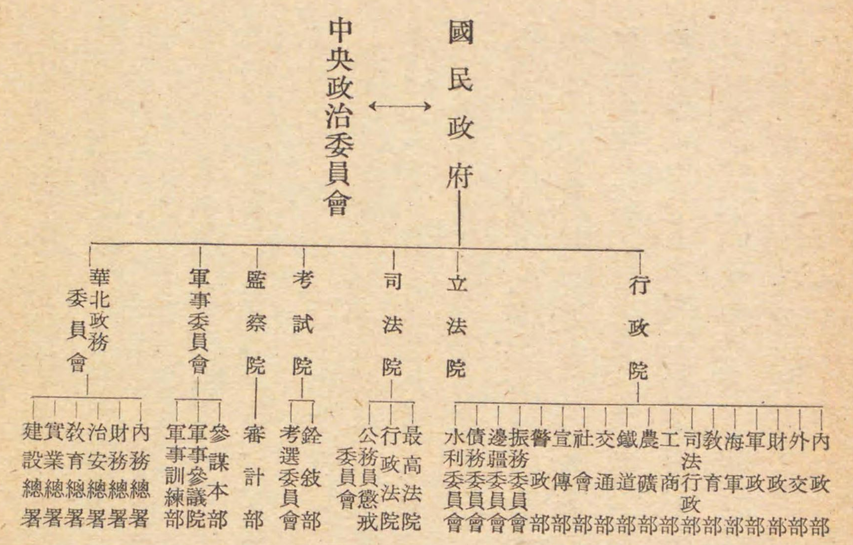
一方皇軍占據地域に於ては、各地に治安維持會、善後委員會等が叢出し、皇軍と密接なる連絡の下に治安の維持、經濟の復興に當りつゝあつたが、之等各種委員會が合流統合して、北支には中華民國臨時政府、中支には中華民國維新政府が出現した。臨時政府は南京陷落を契機とし、民國二十六年(昭和十二年)十二月十四日親日防共を旗幟として北京に樹立されたもので、議政、行政、司法の三委員を設け、王克敏を行政委員長とした。統治區域は河北、山東の兩省及山西省の長城以南、河南省の黃河以北であつた。維新政府は民國二十七年三月二十八

日南京に成立したもので、臨時政府と同樣親日防共を旨とし、行政、立法、司法の三院を設け、梁鴻志を行政院長とし、江蘇、浙江、安徽の三省を統治區域とした。

右兩政府の外に特異なる存在として擧ぐべきは、蒙古聯合自治政府である。事變勃發後內蒙地域に於ける治安漸く確保さるゝや、蒙古聯盟自治政府、察南自治政府、晉北自治政府が相次いで成立し、之等三政府は蒙疆聯合委員會を組織して緊密なる連絡をとつてゐたが、民國二十八年九月德王を主席とする蒙古聯合自治政府の成立を見るに至つた。同政府は主席の下に二名の副主席及蒙軍總司令部を置き、行政機關は之を政務院と稱し、總務、民政、治安、司法、財政、產業、交通の七部を設けた。統治地域は蒙古固有の疆土全部に及ぶものであるが、現在では察南、晉北、烏蘭察布盟、錫林郭勒盟、察哈爾盟、巴彥塔拉盟、伊克昭盟等で、面積五十萬六千八百方粁である。

臨時、維新兩政府は、民國二十七年九月中華民國政府聯合委員會を設け、相互の連絡を圖つてゐたが、之等兩政府は更生支那に於ける新中央政權樹立の礎石たるの役割をなしてゐたのである。然るに一方汪兆銘は民國二十七年十二月十八日重慶脫出以來印度支那の河內に於て近衞聲明に相呼應して和平運動に乘出し、翌年四月末には重慶のテロ行爲を避けて居を上海に移し、五月東京に於て日本要路と會見の結果、遂に新中央政府を樹立すべく決意し、各地の同志を糾合して積極的に之が工作を開始するに至つた。斯くて八月二十八日上海に於て中國國民黨第六次全國代表大會所謂六全大會開催の運びとなり、同大會は重慶に於ける國民黨中央黨部の解散を決議し、汪兆銘を中央執行委員會主席に推した。新中央政府樹立工作の進捗に伴ひ、日本と新政府との間に協定せらるべき國交調整に關する下交涉は十一月初旬より非公式に開始せられ、年末に至り漸く圓滿妥協を見るに至つた。依て汪兆銘は翌年一月二十三日青島に於て臨時、維新、蒙古聯合三政府代表と最終的協議を行ひ、その結果三月二十日より二十二日に至る三日間六全大會の決議に基き南京に於て、汪兆銘を主席とし中國國民黨中央執監委員及臨時政府、維新政府、蒙古聯合自治政府、國家社會黨、中國青年黨各代表、社會上重望ある人士等計三十名を委員とし、武漢及廣東代表をオブザーヴァーとする中央政治會議を開催し、新中央政府樹立に關する重要事項を議決した。

新政府は改組還都の建前をとるもので、從て名稱は依然中華民國國民政府と稱し、青天白日滿地紅旗を國旗とするのであるが、和平反共建國の意義を宣揚する爲暫時標識（和平反共建國の黃色三角布）を附することと定めた。新政府は中央政治委員會を指導機關として戴き、行政、立法、司法、考試、監察の五院及軍事委員會を設け、行政院に內政、外交、財政、軍政、海軍、敎育、工商、農礦、交通、鐵道、宣傳、司法行政、社會、警政の十四部、振務、邊疆、僑務、水利の四委員會を置いた。右最高指導機關たる中央政治委員會は立法原則、施政方針、軍事及外交の大計、財政及經濟計畫、政府主席、委員、各院院長及副院長の任命等を決議し、それを國民政府に交付して執行せしむるもので、同委員會の委員は二十四名乃至三十名、國民黨中央執監委員、合法政黨幹部、社會上重望ある人士等より指名又は招聘せられるのである。從來國民政府は、憲法發布前に於ては國民黨中央執行委員會に對し責を負ふものとなつてゐたが、政府組織法第十五條の修正に依り、右中央政治委員會に對し責を負ふものと改められ、國民黨專制の弊を脫して全國民的となつたものである。斯くて民國二十九年三月三十日、國



民政府南京還都式は擧行せられ、汪兆銘は中央政治委員會主席、行政院院長等の要職に就任すると同時に政府主席の職責を代行することとなつた。

國民政府還都と同時に、臨時、維新兩政府は解消したが、北支に於てはその地域的特殊性に基き、日滿兩國との經濟的軍事的關係に對處する爲、新に華北政務委員會を設置し、河北、山東、山西及北京、天津、青島三特別市の政務を處理せしむることとなつた。同委員會は國民政府の一機關として中央に隷屬し、委員十七名乃至二十一名、內委員長一名、常務委員五名乃至九名より成るもので、之等委員の人選は行政院院長より中央政治委員會に提議し、その承認を得た上國民政府之を特派するものと定められてゐる。現在同委員會は委員長の下に、會內に內務、財政、治安、教育、實業、建設の六署及政務、祕書の二廳を設け、更に北支の治安を維持する爲綏靖軍を設置することとなつてゐる。

同委員會は軍事、外交、司法各權に就ては中央の指令に俟つを要するが、防共、治安、北支の資源開發、經濟及內外物資の需給關係の整調、地方的涉外事務等に關しては、中央法令の定むる範圍內に於て便宜の處置を爲す權限を附與せられてゐることは注目すべきであらう。

四、財政

支那の國庫收入の主なるものは、關稅、鹽稅及統稅であるが、そのうち關稅は決定的部分を占めてゐる。新中央政府成立後の支那に於ても、之等稅收が國家財政の基本をなすことは變化なかるべく、この意味に於て、左に民國二十六年（昭和十二年）度卽ち事變發生當年の舊國民政府の歲入歲出豫算の主要項目を揭ぐ。

○民國二十六年（民二六・七―二七・六）度歲入歲出豫算（單位千元）

歲入

關稅	三六九、二六七
鹽稅	二二八、六二五
統稅	一七五、六一七
煙酒稅	二一、〇四六
印花稅	一一、三〇〇
所得稅	二五、〇〇〇
其他	一六九、七九四
合計	一、〇〇〇、六四九

歲出

國民黨費	七、三一一
國務費	一七、九六二
軍務費	三九二、四九九
行政費	一四二、七三二
建設事業費	七〇、〇〇〇
債務費	三二四、六九三
其他	四五、四五二
合計	一、〇〇〇、六四九

右金額中、關稅は歲入全額の三六・九〇%、鹽稅は二二・八五%、統稅は一七・五五%の割合で、關稅及鹽稅に依

つて六〇%近くを占められてゐる譯であるが、兩稅の少なからざる部分が外債の擔保に供せられてゐることは周知の事實である。歲出に於て大なる割合を占めてゐるのは軍務費の三九・二二%、債務費の三二・四五%で、後者は新中央政府にとつても重大なる負擔となるであらう。

最近に於ける蔣政權の戰時財政は、約二十八億五千萬元と謂はれてゐるが、主要財源たる關稅の大部分を喪失し、公債の發行、增稅、紙幣の增發、外債等に依つて辛うじて之を賄つてゐる狀態で、既に破綻に瀕してゐるのである。

次に支那に於ける幣制であるが、從來支那の通貨には銀兩、銀元、銀角、銅元、鈔票等あり、鈔票（兌換券）は內外銀行及錢莊等に依つて發行せられ、各その作用範圍を有し混然たる狀態にあつたが、民國十七年（昭和三年）廢兩改元を行ひ、二十四年（昭和十年）十一月リース・ロスの提案を容れ、英國の援助の下に幣制改革を斷行して銀を國有とし、發券銀行を中央、中國、交通三行に限定して之を法幣と定め（二十五年一月中國農民銀行も一億元以內の發券を特許さる）、法幣一元を英貨一志二片半に固定した。事變後法幣の濫發、蔣政權の頽勢、在外資金の漸減、日本海軍の沿岸封鎖に依る貿易の萎縮、皇軍占據地域に於ける通貨工作の進展等に歸因し、その價値は漸次低落したので、二十八年（昭和十四年）三月法幣安定資金一千萬磅を英國より得て價値維持に努めたが、その後と雖も依然低落の一途を辿つてゐる。併しながら現在尙一部に於ては生命を有し、之を如何に處理するかは新生支那に於ける一問題となつてゐる。

一方皇軍占據地域に於ては、民國二十六年（昭和十二年）十二月察南銀行を改組擴充した蒙疆銀行（資本總額一千二百萬圓、四分の一拂込）、二十七年二月中華民國臨時政府及支那銀行に依つて中國聯合準備銀行（資本總額五千萬元、二分の一拂込）、二十八年五月維新政府及支那銀行に依つて華興商業銀行（資本總額五千萬元、全額拂込）が夫々設立された。之等三銀行は孰れも占據地域に於ける通貨の安定、日滿支經濟ブロック結成の爲の貨幣的紐帶の必要上、親日政權と日本との協力の下に行はれた通貨工作の現れであつて、蒙疆券及聯銀券は日滿通貨と等價にリンクされ、華興券は初め法幣にリンクされたが、二十八年七月絕緣して大體對英六片に設定し、最近英貨との關係よりも離脫した。右諸銀行券の外、中南支に於ては軍票が一般的に流通してゐることを附記して置く必要があるであらう。

五、貿易

支那の對外貿易は、年々入超の狀態にある。茲に民國二十五年（昭和十一年）より二十七年に至る最近三箇年間の輸出入金額を擧げ、數字をして情勢を物語らしめよう。

年度		總額	地方別 北支	中支	南支
民國廿五年	輸入	九四四、五二三	一四〇、九〇三	六三七、六九七	一六五、九二三
	輸出	七〇六、七九一	一九一、一一二	三八〇、六四〇	一三五、〇三九
民國廿六年	輸入	九五六、二三四	一四五、七九〇	五九一、九四四	二一八、五〇〇
	輸出	八三七、七七〇	二一五、七四一	四一七、〇二五	二〇六、〇〇四
民國廿七年	輸入	八九三、五〇〇	三一九、九八六	二八四、〇七七	二八九、四三七

民國廿八年	輸出	七六三、七三一	二五四、五二六	二七四、五三二	
	輸入	一、四三〇、一八一	五七四、五三五	五九四、八九四	一七四、三八五
	輸出	一、〇三〇、三五九	二〇〇、八五一	六一六、六八二	二一二、八七六
民國廿九年	輸入	二、〇四四、三六五	九八五、〇四三	七八四、四五六	二七四、八六六
	輸出	一、九六六、〇七一	三二七、四七九	一、四四三、九五三	二〇四、六三九

尙、民國二十八及二十九年（昭和十四及十五年）に於ける主要輸出入品目は左の如くである。

輸出（單位千元）

品目	民國廿八年	民國廿九年
動物及同產物	一八八、四三七	三二二、三三〇
皮革及同製品	二三、九二四	六五、八一六
雜穀及同製品	二五、〇八四	二七、三八〇
油蠟子仁	五三、五二二	一〇〇、九八〇
茶	二一、三八八	四五、五四四
蔬菜	三〇、三八六	一〇四、五七一
石炭及其他燃料	一一、五〇八	一八、六一五
紙	三一、七五七	七一、三三一
	九、二五七	一九、四三八

輸入（單位千元）

品目	民國廿八年	民國廿九年
綿布	一五五、五九七	一六、四六四
棉花、綿絲、綿線	一八一、〇九九	三〇四、二八四

品目	民國二八年	民國二九年
麻類及同製品	二〇、六二七	四一、一九一
毛及同製品	二六、一七〇	三四、九八六

品目	民國廿八年	民國廿九年
紡織纖維	一七三、三八六	三四一、七六六
絲、綿、編物	九二、〇八二	一七七、六七四
織物	五七、二四五	一一六、一二九
其他紡織品	三一、三九四	八二、四二一
鑛、金屬及同製品	一〇九、一二五	一四〇、九五七
砲子及砲子器	四、六七七	一九、一八〇
石、土及同製品	一六、八二三	四四、一九八
雜貨	五八、二二八	一二五、四一七
其他共計	一、〇二七、二四七	一、九七〇、一二一

絹絲及同製品　二五、八六二
金屬及鑛　七三、〇六七
機械及器具　六一、一二八
車輛及船艇　四五、七八〇
穀類及穀粉　二二三、六五八
果實及蔬菜　二七、〇一七
砂糖　五二、六四四
煙草　三六、六二九
化學製品及藥品　四二、一五〇
染料及顏料　一二四、九八一
油脂及蠟製品　七六、五五八
書籍及紙製品　四六、〇四六
木材　三五八、六二九
石炭、ピッチ、タール　三五、五二七
雜貨　七〇、七五八
其他共計　四九、二六六
七五、九四〇　八六、四〇一
四四、八七〇　五〇、四〇一
一〇九、二七五　一五二、四四八
六〇、七六三　七六、〇〇五
三四、四四三　五四、一六二
二六、三八五　五一、一三三
七一、四四〇　九四、二六七
三六、六二九　二、〇二七、一四三

輸出の大宗は、民國二十九年に於て、紡織の三億四千百萬元、一五・八%等で、之に次いでは鑛、金屬及同製品、茶、油蠟等が擧げられる。鑛のうちにはタングステンの一千三百六十一萬元を含み、油蠟のうちには桐油の五千六百三十六萬元を含んでゐるのは看過すべきではなからう。輸入の大宗は穀物及穀粉で三億五千八百萬元、一七・七%に達し、之に次いでは綿絲及綿製品の三億二千萬元、一五・八%、油脂及蠟製品の一億五千二百萬元、七・五%等であらう。

支那貿易の相手國は輸出入共日、米、英を主とする。卽ち輸出に於て米國は二八・六三を占め壓倒的優勢に在り、次いでは香港の一八・六%、英國の九・九六%等で、わが日本は九・〇五%に過ぎない。輸入に於ては日本が二五・〇一%、米國が二一・三〇%、香港が七・一二%等で、玆にも米國の占むる率が多かつたことは注目すべきであらう。

六、産　業

支那に於ける産業中先づ擧ぐべきは農業であるが、耕作法の粗笨なのに加へて天災及戰亂に災され、その發達は著しく遲れてゐる。主要農産物は米、麥、豆類、高粱、玉蜀黍、茶、棉花、菜種、胡麻、繭、煙草等である。米は主として揚子江流域に産し、産額四千三百五十五萬噸と推定せられ、世界一と稱せらる。之に次では小麥で二千三百七萬八千噸の産額を有し、主として黃河流域を産地とし、高粱、玉黍蜀、大豆、落花生等は北支那に於て、茶は中支那に於て多量に産する。家畜は豚の六千二百六十萬頭を大宗とし、牛、馬、緬羊、山羊等之に次ぐ。羊毛の産額は七千萬封度と推定せられ、主要産地は察哈爾、綏遠、青海、甘肅、外蒙古等である。

鑛産は石炭、鐵、アンチモニー、タングステン、錫、マンガン等を主とする。石炭は埋藏量二千五百億噸と推定せられ、山西はその五二%を占むると言はれてゐるが、實際出炭高は全支で二千萬噸內外に過ぎず、內北支の占むる量はその約六五%に達し、河北七百七十萬噸、山東三百七十萬噸、山西五百萬噸といふ狀態である。鐵鑛の埋藏量は約三億八千萬噸、內綏遠九千五百六十萬噸、山西三千萬噸、山東千四百萬噸、湖北五千萬噸、安徽千九百萬噸を占めてゐるが、生産額は約百三十萬噸に過ぎない。錫は雲南の箇舊、アンチモニーは湖北の新化、タングステンは江西、マンガンは江西、湖南、廣東、廣西等に産するが、タングステンの産額は八千五百餘噸、アンチモニーの産額は一萬三千六百噸(精製)、共に世界一の名がある。鹽の産額は約四百萬噸で、海鹽、陸鹽(湖鹽、井鹽、岩鹽)等多種類に上り、長蘆、河東、淮北、兩浙、廣東、川南等を主要産地とするのであるが、北支に於ける海鹽は重要資源の一をなし、山東鹽(三十八萬噸)、長蘆鹽(三十六萬噸)に依つて代表せられてゐる。水産物は相當豐富であるが、收穫法は今尙原始的である。

工業は紡績を主とし、製粉、製鐵、洋灰等之に次ぎ、其他織物、製紙、燐寸、陶磁器等を擧げ得るが孰れも小規模である。紡績業は支那事變前に於ては上海、青島、天津を中心として日支英の資本に依つて行はれ、その錘數は、日本二百十八萬四千、支那二百六十二萬八千、英國二十三萬一千であつた。

支那の交通機關

一、鐵　道

光緒二年(明治九年)英商怡和洋行の手に依つて、上海—吳淞間に一輕便鐵道が敷設された。之即ち支那に於ける最初の鐵道であるが、該線は間もなく支那官憲の買收、破棄する所となつた。次いで光緒七年(明治十四年)北支に於て唐山—胥各莊間運炭鐵道が建設されたが、本線は英國の資本と技術とに依り路線を東西に延長し、北京—奉天間を結ぶ重要國有幹線となつた。現在の京山線はその一部である。爾來幾多の鐵道が相次いで建設せられ、民國二十六年(昭和十二年)支那事變勃發直前に於て、左表の如く、支那には國營(國有)鐵道約八、一二六粁、公營(公有又は省有)鐵道約一、九六三粁、合計一〇、八一三粁、之に外國承辦(外國所有)鐵道約五〇九粁を加へ總計一一、三二二粁の路線があつたのである。

○事變前に於ける支那主要鐵道

一、國營鐵道

線名	區間	幹線	支線	合計	起工(右)及竣工(左)年	關係國	通過省名	備考
平漢	北京—漢口	一、二三	一二八	一、三五一	光緒二三(明治三〇) 光緒三二(明治三九)	白(露)、英、佛、日	河北、河南、湖北	
道清	道口—清化	一五〇	八一	二三一	光緒二八(明治三五) 光緒三三(明治四〇)	英	河南	
北寧	北京—山海關	四三	三六	四五八	光緒 七(明治一四) 光緒二〇(明治二七)	英	河北	現京山線
津浦	天津—浦口	一、〇〇九	九六	一、一〇五	光緒三四(明治四一) 民國(大正元)	英、獨	河北、山東、江蘇、安徽	
平綏	北京—包頭	八一六	六九	八八五	光緒三一(明治三八) 民國一一(大正一一)	支、日	河北、察哈爾綏遠	現京包線
正太	石家莊—太原	二四二	四三	二八五	光緒二九(明治三六) 光緒三三(明治四〇)	露、佛	河北、山西	軌間一米、現石太線(廣軌)
膠濟	青島—濟南	三九三	五五	四四八	光緒二五(明治三二) 光緒三〇(明治三七)	獨、日、支	山東	
隴海	連雲—寶鷄	一、二三五	三三	一、二五八	光緒三一(明治三八) 民國二五(昭和一一)	白	江蘇、陝西、河南	
京滬	上海—南京	三二一	三三	三四三	光緒三〇(明治三七) 光緒三四(明治四一)	英	江蘇	現海南線
蘇嘉	蘇州—嘉興	七四	—	七四	民國二四(昭和一〇) 民國二五(昭和一一)	支	江蘇	
滬杭甬	上海—寧波	二七四	一三	二八七	光緒三二(明治三九) 民國(大正五)	英、支	江蘇、浙江	上海—杭州間は現海杭線、杭州—曹娥江間未成
南潯	九江—南昌	一二八	—	一二八	光緒三三(明治四〇) 民國(大正五)	日	江西	
粵漢	廣州—武昌	一、〇九六	五五	一、一五一	光緒三二(明治三九) 民國二五(昭和一一)	英、獨、佛、米	湖北、湖南、廣東	
廣九	大沙頭—深圳	一四三	—	一四三	光緒三三(明治四〇) 宣統三(明治四四)	英	廣東	
	合計			六三一				

二、公營鐵道

浙贛	西興江—株州邊	九七六	二三	九九九	民國一九(昭和五) 民國二六(昭和一二)	支、獨	浙江、江西、湖南	
同蒲	原平—風陵渡	六三四	一二六	七五〇	民國二二(昭和八) 民國二五(昭和一一)	支、日	山西	軌間一米
淮南	田家庵—裕溪口	二一四	—	二一四	民國二三(昭和九) 民國二五(昭和一一)	支	安徽	
	合計			一、八六三				

三、民營鐵道

江南	南京—孫家埠	一七一	六	一七七	民國二二(昭和八) 民國二四(昭和一〇)	支	江蘇、安徽	現南寧線
南京市	南京—下關	一三	—	一三	光緒三三(明治四〇) 光緒三四(明治四一)	支	江蘇	
漳厦	當嶼—江東橋	二八	—	二八	光緒三二(明治三九) 宣統二(明治四三)	支	福建	
新寧	斗山—北街	一一〇	六	一一六	光緒三二(明治三九) 民國二(大正二)	支	廣東	
潮汕	厦嶺—潮州	九	三	四二	光緒三〇(明治三七) 光緒三二(明治三九)	支	廣東	
雲南箇碧石	石屏—碧色寨	三六	—	三六	民國四(大正四) 民國二五(昭和一一)	支	雲南	軌間〇・六米

四、外國承辦鐵道

廣九	深圳—九龍	三六	九	四五	光緒三三(明治四〇)	英	英國租借地
					宣統三(明治四二)		
滇越	河口—昆明	四百	—	四百	光緒三〇(明治三七)	佛	雲南　軌間一米
					宣統二(明治四三)		
合計		五〇〇	九	五〇九			

備考　線名及粁程は舊國民政府鐵道部發表に依る。特に記載せざるものは總て標準軌間（四呎八吋半）である。
　　事變後一米軌間を標準軌に改築せるものあり。

右諸鐵道中、國營鐵道は國民政府鐵道部之を管理し、公營及民營鐵道は鐵道部に於て監督してゐたのであるが、事實上國營各鐵道は夫々獨立し、營業は全く各別に行はれてゐたのであつて、鐵道部の之等各線に對する立場は、管理と云ふよりも寧ろ監督に近く、事變前鐵道部は中央集權の實を擧げんが爲に努力してゐたが、未だ十分なる成果を見るまでに至らなかつたのである。

支那國營鐵道の殆ど總ては、之が建設に至るまで、極めて複雜なる經緯を有する。右表は、清朝末期より民國十六年（昭和二年）卽ち舊國民政府樹立前迄に建設せられた國營鐵道の殆ど總てに外國が關與してゐること、並に主要鐵道の建設せられたる區域は、殆ど北支及中支に限られ、其の他の地方は全く閉却されてゐたかの感があることを物語るであらう。これ卽ち第二植民地として支那を目してゐた列强が、自國の勢力範圍の擴張を目的に、何等かの口實を求めて、支那の好むと好まざるの論なく、支那に迫つて鐵道利權の許容を强請し圈內港灣の背後地の開發に努めた結果で、邊疆の地には未だ觸足を延すに至らなかつたのである。從つて之等鐵道の重要地位には自國人を以て之に充て實權を掌握してゐたのである。我が日本の關與せる鐵道は平漢、平綏、膠濟、南滿の四線であるが、膠濟の如きは獨逸の獲得せる權益を支那に還附したる代償として最少限度の權利を留保せるに過ぎず、他の三線に對しては買收又は完成資金を提供せるもので、列强のそれと同一に律せらるべきではない。

文化の浸潤比較的早く而も物資豐富なる南支に於て鐵道の發達遲々たるは、一見奇異の感なきを得ないであらうが、該地方に於ては外國勢力の瀰漫を阻止し自國資本に依つて之が企業を行はんとする氣運が濃厚であつたが故で、右表民營（民有）鐵道の總てが南支に限られてゐるのは、その間の事情を物語るものに外ならず、之等諸線は大部分華僑の資本に依つて成れるものである。然るにその殆ど總てが營業不振に陷り失敗に終つたと云ふも過言でないのは、經營の拙劣なのに加へて水運との競爭に敵し得なかつた故である。

民國十七年（昭和三年）以後、卽ち舊國民政府南京奠都以後に於て建設せられたる諸鐵道にも亦、外國が關與してゐるが、支那は自主的地位に在りて外資の輸入を圖つた點に於て、從來とは著しく事情を異にしてゐたのである。

右の如き事情に依り、支那國有鐵道の殆ど總ては何れも外國借款を伴ふ。之他國にその例を見出し難きには非ざれど、支那に於ける如きは蓋し稀れであらう。

支那が外資の跳梁に任せ、重要なる鐵道利權を外國の手に委ぬるに至つたのは、日淸戰爭後である。戰後支那は敗戰を自覺し、近代國家の建設に努力すべきであつたにも拘らず、腐敗せる舊官僚輩は何等策なくして凋落し行く國勢を見送つたのである。光緒二十二年（明治二十九年）佛國が三國干涉の代償として、佛領印度支那の鐵

道を支那領土内に延長する利權を得たのに端を發し、英佛獨及白耳義の假面を被る露國は相次いで支那に迫り、京漢・津浦・京滬・滬杭甬・粵漢・山東諸線に對する利權を獲得した。この趨勢は日露戰爭に於ける日本の勝利に鼓舞せられて起つた國權恢復・利權回收運動に依つて一時阻止せられたかに見えたが、清朝沒落するや革命後の混亂は、再び列國の利權獲得戰を誘致し、歐洲大戰勃發まで續いたのである。之の間に列國の得たる鐵道利權は、英の浦信（未成）・寧湘（一部は現在の江南線）・沙興（未成）・廣重（未成）・獨の濟順（未成）・高徐（未成）・佛の欽渝（未成）・白の隴海・同成（一部は現在の同蒲線）等の諸線が主なるものである。

我國及米國の進出は歐洲大戰當時で、我國の活躍の範圍は日露戰爭後殆ど滿洲に限られてゐたが、之を北支に擴張して獨の高徐及濟順兩鐵道に對する利權を繼承し、米國は所謂一千一百哩鐵道借款の下に敷設權を設定したが、これ等鐵道は民國革命後他國の得たる利權の大部分と共に何等具體化せず、公債も未發行に終つた。

これ等借款が總て鐵道建設の爲に使用せられたものでないことは蓋ふべからざる事實で、公債未發行の分は特に然るものあり。其の金額は固より明かにする能はざるも、上海—楓涇借款、同成・欽渝・高徐及濟順等に對する前渡金の殆ど全額約四千四百萬元は、當時の政府に依つて政費又は軍費に流用せられたことは疑問の餘地なき所である。

茲にイー・カンの調査に成れる民國二十九年（昭和十五年）一月一日現在の支那鐵道の借款を擧ぐれば左の如くであるが、本表には事變勃發前後に成立したる外國借款を含まず、之に關しては後述するが如くである。

鐵道借款（鐵道部關係）

元は元金、利は利子

借款名	發行額	利子拂期	一九四〇年十二月現在未濟額	一九四一年中に支拂はるべき額	一九四〇年十二月三十一日現在延滯及未拂額並最後の支拂	備考
一八九九年支那鐵道五分利金借款（京奉鐵道）（中英公司）	二、三〇〇、〇〇〇磅	二月一日 八月一日	三、三〇〇、〇〇〇磅	元　五七、五〇〇磅 利　一〇、〇五三磅	—	一九四四年八月一日を最終とし、五七〇〇磅宛償還、北京—奉天間鐵道財產及收入を擔保とす。
一九〇四年及一九〇七年支那鐵道上海—南京線五分利借款（中英公司）	二、九〇〇、〇〇〇磅	六月一日 十二月一日	二、七八四、〇〇〇磅	元　二六、〇〇〇磅 利　一三九、二〇〇磅	元　一、二七六、〇〇〇磅 一九二九年十二月一日以來　六二六、四〇〇磅 利　一九三六年六月一日以來、利札六四號	一九二七年十二月以降一九五三年十二月迄一一六、〇〇〇磅宛二十五年年賦、鐵道財產及收入を擔保とす。一九〇四年二、二五〇、〇〇〇磅發行、割當てられたる公債一枚に付利益配當證の交付を受け鐵道純益金の割當を享くる權利を與へらる。第二期分、八五〇、〇〇〇磅は一九〇七年に發行。
一九〇五年支那政府河南（道清）鐵道五分利金借款（福公司）	八、〇〇〇、〇〇〇磅	一月一日 七月一日	四七五、七〇〇磅	元　一〇、〇〇〇磅 利　三、七五〇磅	元　三〇、〇〇〇磅 一九三七年七月一日以來　六五、四〇八磅 利　一九三七年七月一日以來	一九三六年五月次の基準を以て整理、一九三六年七月以降二十七年間に償還、延滯利子の五分の四は切捨、殘餘五分の一に對し發行せる假證券は無利子とし原借款皆濟後償還、新契約に依り利子は一九三六年は年二分五厘、爾後五分。

一九三六年河南（道清）鐵道追加借款（假證券）	四九、五七〇磅	—	—	四九、五七〇磅	—	—	假證券、前項借款を參照のこと、無利子、二十七年後償還開始
一九〇三年及一九〇七年支那政府五分利借款（汴洛鐵道）（白耳義シンヂケート）	四一、〇〇〇、〇〇〇法	一月一日	七月一日	三三、五〇〇、〇〇〇法	元利 一、一五、〇〇〇法	元 三三、五〇〇、〇〇〇法	一九一五年以降一九三五年を最終として抽籤に依つて償還、實際には一九二〇年に償還開始され一、二〇〇、〇〇〇法宛七回支拂はる。開封（洛陽）間鐵道財産收入を擔保とす。
一九〇七年支那鐵道廣東—九龍鐵道五分利借款（中英公司）	一、五〇〇、〇〇〇磅	六月一日 十二月一日		一、〇九六、〇〇〇磅	元利 一五、〇〇〇磅 二七、四〇〇磅	利 五四、八〇〇磅 一九三八年十二月一日以來	一九三七年六月一日割賦償還開始、元金は最長五十年以内に償還、利子は一九三七年六月一日以降一九三八年十二月一日以來五厘、若し鐵道純收入が五厘に達したるときは以て最高五分迄追加利子を還元金を還すべく適宜後資金多寡に依りて得べきものとす。
一九三六年廣東—九龍鐵道追加借款（假證券）	一三七、八三磅	—	—	一三七、八三磅	—	—	假證券、無利子、元金皆五十年後償還開始、本借款は前項借款に同じ

一九一〇年五分利天津—浦口鐵道獨逸發行分追加借款（證券）	一一三四、〇〇〇磅	五月一日 十一月一日		六七八、〇〇〇磅	利 三三、九〇〇磅	利 八四、七五〇磅	一九一〇年發行公債殘額一、八〇〇、〇〇〇磅は歐洲大戰の爲外國市場には賣出不能となる。依つて一九一六年獨逸銀行は一一、二四、〇〇〇磅を交付し未發行公債一、三四、〇〇〇磅を擔保として受領。一九一三年十二月最終契約成立、獨逸銀行は九六、〇〇〇磅を清算額と認むることに同意、該金
一九一〇年五分利天津—浦口鐵道追加借款	三、〇〇〇、〇〇〇磅	五月一日 十一月一日		二、五〇、七八〇磅	利 四四、四〇〇磅	利 二九六、六二〇磅	延滯利子の五分の一にして殘餘五分の四は切捨らる。
一九〇八年及一九〇九年支那政府五分利借款（華中鐵路公司、獨逸銀行）	一五、〇〇〇、〇〇〇磅	四月一日 十月一日		二、五九八、九九〇磅	利 一二三、一二七磅	利 一九三八年四月一日以來	一九三六年二月整理、元金の償還は一九四〇年に開始、一九七六年に終了、英國分の利子は一九三六年四月一日に、獨逸分の利子は一九三六年十月一日に夫々支拂を再開。利子は二九年支拂を延滯、後五分利は二八年に遡及、五厘爾後五分利は二七年に遡及、延拂利子の五分の四は抛棄、五分の一は無利子假證券に換へ、利子は鐵道收入の場合は關稅を以て保證す。
一九一〇年五分利天津—浦口鐵道獨逸發行分追加借款	一一三四、〇〇〇磅	五月一日 十一月一日		六七八、〇〇〇磅	利 三三、九〇〇磅	利 八四、七五〇磅	一九一〇年發行公債殘額一、八〇〇、〇〇〇磅は歐洲大戰の爲外國市場には賣出不能となる。依つて一九一六年獨逸銀行は一一、二四、〇〇〇磅を交付し未發行公債一、三四、〇〇〇磅を擔保として受領。一九一三年十二月最終契約成立、獨逸銀行は九六、〇〇〇磅を清算額と認むることに同意、該金
一九一〇年五分利天津—浦口鐵道追加借款	三、〇〇〇、〇〇〇磅	五月一日 十一月一日		二、五〇、七八〇磅	利 四四、四〇〇磅	利 二九六、六二〇磅	條件は利札支拂期日を異にする外前項と同樣。
一九一〇年五分利天津—浦口鐵道獨逸發行分追加借款（證券）	一一三四、〇〇〇磅	五月一日 十一月一日		六七八、〇〇〇磅	利 三三、九〇〇磅	利 八四、七五〇磅	一九三六年二月整理、元金の償還は一九四〇年に開始、一九七六年に終了、英國分の利子は一九三六年四月一日に、獨逸分の利子は一九三六年十月一日に夫々支拂を再開。利子は二九年支拂を延滯、後五分利は二八年に遡及、五厘爾後五分利は二七年に遡及、延拂利子の五分の四は抛棄、五分の一は無利子假證券に換へ、利子は鐵道收入の場合は關稅を以て保證す。

一九三八年支那政府天津—浦口鐵道無利子借換借款	A款 英 二三九、七六〇磅 獨 四九二、六六二磅 計 七三二、四二二磅 B款 獨 一一一、二五六磅 合計 八四三、六七八磅	無利子	英 二三九、七六〇磅 獨 四九二、六六二磅 計 七三二、四二二磅 獨 一一一、二五六磅		
一九一一年支那政府湖廣（粵漢）鐵道減債基金五分利金借款（獨亞銀行、東方滙理銀行、滙豐銀行、米國資本團）	六、〇〇〇、〇〇〇磅	六月十五日 十二月十五日	五、六五六、〇〇〇磅	元 一三、〇〇〇磅 利 二六二、一五〇磅	利 五六五、六〇〇磅 一九三八年六月十五日以來（利札二號）

額は一九一〇年發行獨逸分天津—浦口鐵道公債六七八、〇〇〇磅に依つて其の一部を保證せらるゝものとす、但し之等公債は一般市場に賣出されず差額四五六、〇〇〇磅の公債は廢棄。

延滯利子の五分の一を一九四一年より二十年間に償還すべき無利子公債に書換へたるもの。

一九三七年四月條件改訂利率は一九三七—三八年は年二分五厘、爾後五分、利子は鐵道收入より之を支拂ふべきものなるも鹽稅に依つて保證され、尚一九四一年一月一日以降は關稅收入中既に他借款の擔保となれる部分を除きたる額を以て保證さる元金の償還は一九四一年に開始、一九七五年に終了、鐵道收入より之を支拂ふ、若し不足せるときは財政部に於て補塡す。延滯利子は毎年一%宛（一九三八年の分を含む）無利子假證券に書換の上元金化し、一九四二年以降約二十年間に償還。

一九三七年湖廣（粵漢）鐵道五分利借款（假證券）	四四一、六七六磅	無利子	四四一、六七六磅		—
一九一一年支那政府五分利鐵道借款（京漢線）（横濱正金銀行）	一〇、〇〇〇、〇〇〇圓	六月一日 十二月一日	一〇、〇〇〇、〇〇〇圓	利 五〇〇、〇〇〇圓	元 一〇、〇〇〇、〇〇〇圓 第一回より 利 九、五〇〇、〇〇〇圓 一九三三年六月一日以來
支那共和政府五分利金借款（隴海鐵道）（白耳義シンヂケート）	四、二八八、二〇〇磅	一月一日 七月一日	四、二二八、二〇〇磅	利 一六〇、八〇七磅	利 三二五、七四五磅 一九三八年六月三十日以來
一九二〇年支那政府八分利國庫證券（隴海鐵道）	一三七、七四三、〇〇〇 白法	一月一日 七月一日	一三七、七四三、〇〇〇 白法	利 五、一六五、三六二 白法	利 九、九八四、五四五 白法 一九三八年六月三十日以來
一九二〇年支那政府八分利國庫證券（隴海鐵道）	三一、四八三、〇〇〇 ギルダー	一月一日 七月一日	三一、四八三、〇〇〇 ギルダー	利 一、一七九、〇九二 ギルダー	利 二、二八二、五一三 一九三八年六月三十日以來
一九二五年支那政府八分利國庫證券（隴海鐵道）	二一、二五〇、〇〇〇法	一月一日 七月一日	二一、二五〇、〇〇〇法	利 七九六、八七五法	利 一、五四〇、六二五法
一九二五年八分利鐵道借款（隴海鐵道）	五、〇〇〇、〇〇〇元	一月一日 七月一日	五、〇〇〇、〇〇〇元	利 一八七、〇〇〇元	利 三四二、五〇〇元 一九三八年六月三十日以來

延滯利子の二割に對するもの、一九四二年—一九六一年に償還。

一九二二年六月一日以降一九三五年迄十五回に分ち毎年六六〇、〇〇〇圓宛抽籤により償還、最終回一九三六年六月一日には七六〇、〇〇〇圓償還、北京—漢口間鐵道收入及江蘇折漕稅を擔保とす。

一九三六年八月整理。一九三六年七月一日以降年利一分五厘、以後毎年五厘宛遞增し一九四一年—四二年に四分に達せしめ最終迄四分に止む。最初の五年間の利子は年一回爾後半年毎に一月一日及七月一日に支拂。元金は一九四七年七月一日より最長三十五年間に償還、汴洛鐵道公債未拂殘金皆濟後は該線は隴海鐵道に併合され收入は追加擔保に供さるゝものとす。

一九三六年の整理中には原借款未發行公債に對する前渡金二八八、二〇〇磅及七三三、〇〇〇ギルダーに對する清算額を含む、之等未發行公債は現在發行せられたるものと同等の效力を有す。

一九二二—二三年支那共和國八分利鐵道材料供給資金國庫證券（白國營業公司）	八〇、〇〇〇磅	六月一日	十二月一日	八〇、〇〇〇磅	利 六四、〇〇〇磅	元利	一九二八年以降一九三二年迄一、八〇〇、〇〇〇磅宛九五、〇〇〇磅宛五箇年間に償還。擔保は第一回より利子は一九二五年四月十五日以來元金は第一回より利子は一九二五年四月十五日以來
一九二三年青島—濟南府鐵道六分利國庫證券（日本政府）	四〇、〇〇〇、〇〇〇圓	六月三十日	十二月三十一日	四〇、〇〇〇、〇〇〇圓	二、四〇〇、〇〇〇磅	利	第一に包頭鎭—寧夏間鐵道收入、外に北京—漢口間鐵道剩餘金を以てす。
一九一九年七分五厘利道清鐵道車輛購買借款（福公司）	一三六、八三九磅	六月三十日	十二月三十一日	四三、六八三磅	四、八五三磅	元	青島—濟南間鐵道財產及收入を擔保とす、償還期間は一九三八年。
一九二〇年五分利淸孟鐵道借款	一三〇、七四三磅	六月三十日	十二月三十一日	九〇、五五三磅	一〇、〇六三磅	元	一九三六年五月整理、一九三六年七月以降十二年間に四、八五二磅宛償還、整理後無利子。
一九一三年上海—楓涇鐵道抵當權回收六分利借（中英公司）	三七五、〇〇〇磅	二月二十日	八月二十日	三五、〇〇〇磅	三七、五〇〇磅	元 利	一九三六年五月延滯額に對し三分の利子を附することを條件に整理。償還は一九三六年七月以降一〇、〇六三磅宛十二年間に履行、整理後無利子。
一九三〇年二分利粵漢鐵道南段買收公債	三〇、〇〇〇、〇〇〇元	六月三十日	十二月三十一日	三〇、〇〇〇、〇〇〇圓	一、〇〇〇、〇〇〇元	元 利	民間株主の持株買收の爲發行、廣東—漢口鐵道南段の收入を擔保とす、一九三八—五四年間年々抽籤を以て償還。
一九三六年支那國民政府六分利上海—杭州—寧波鐵道完成借款（中英公司、中國建設銀公司）	一、一〇〇、〇〇〇磅	六月五日	十二月五日	一、一〇〇、〇〇〇磅	六六、〇〇〇磅	利	大倉洋行が南京臨時政府に貸與せる借款三、〇〇〇、〇〇〇圓償還の爲中英公司の前貸せるもの、一九三五年八月整理、一九四二年迄に每年元金三七、五〇〇磅を償還、元金及利子支拂の爲每月五、〇〇〇磅宛北寧鐵道より支出。
民國二十三年六分利玉山—萍鄉鐵道借款	二、〇〇〇、〇〇〇元	五月三十一日	十一月三十日	六、三六〇、〇〇〇磅	一、八〇〇、〇〇〇元 利 二五五、六〇〇元	元 利	上海—杭州—寧波鐵道收入を擔保とす、杭州—寧波線の完成及現存前渡金の爲起債、一九四一年以降二十五箇年に償還。
民國二十三年六分利第一期鐵道復興公債	三、〇〇〇、〇〇〇元	六月三十日	十二月三十一日	三、七〇〇、〇〇〇元	一、五〇〇、〇〇〇元 利 一五七、五〇〇元	元 利	一九三四年一月一日發行全國有鐵道剩餘金を以て保證、一九三五年以降半年每に七五〇元宛十六回に分ち十日以降半年每に七五〇元宛十六回に分ち八〇年間に償還。本公債は玉山—南昌間鐵道建設費として中國銀行を代表とする支那銀行團の引受けたる借款八、〇〇〇、〇〇〇元並に玉山—南昌間鐵道建造物及車輛材料費八、〇〇〇、〇〇〇元の前渡金に對し玉山—萍鄉鐵

一九三六年六分利第二期鐵道建設公債	三七、〇〇〇、〇〇〇元	六月三十日 十二月三十一日	二、五七二、〇〇〇元 八一〇、四二〇元		
一九三六年六分利第三期鐵道建設公債	一四、〇〇〇、〇〇〇元	二月二十八日 八月三十一日	一〇三、〇〇〇、〇〇〇元 四、九四〇、〇〇〇元	六、〇〇〇、〇〇〇元	
一九三七年一月一日六分利南京—江西鐵道建設借款	一四、〇〇〇、〇〇〇元	六月三十日 十二月三十一日	一五、四三五、〇〇〇元 一、四〇〇、〇〇〇元	二、〇〇〇、〇〇〇元 利六〇〇、〇〇〇元	宣城—貴溪線建設の爲支那銀行、八行間に依つて引受けらるゝ、十年間に償還、年利六分、鐵道建設借款（支團）の爲一九三七年より一九四六年迄に積立つべき年額約六、二〇〇、〇〇〇元及四銀行に依つて組織せられたるシンヂケート引受の借款八、〇〇〇、〇〇〇元、合計三二、〇〇〇、〇〇〇元に對する擔保に供せらるゝ鐵道復興借款一二〇、〇〇〇、〇〇〇元の一部、湖南—貴州、四川—廣西幹線建設費及其他鐵道の延長に使用、一九三七年以降二、〇〇〇、〇〇〇元宛四十回に分ち毎年半額に抽籤を以て償還、本公債は政府銀行に依つて引受けられたる借款一二四、〇〇〇、〇〇〇元及四銀行に依つて組織せられたるシンヂケート引受の借款八、〇〇〇、〇〇〇元、合計三二、〇〇〇、〇〇〇元に對する擔保に供せらるゝ	一九三六年二月一日發行 南昌—萍鄉間鐵道建設の爲支那銀行八行の引受けたる借款一〇、〇〇〇、〇〇〇元に對する擔保並に價格約一〇、〇〇〇、〇〇〇元の材料前渡に對し中國銀行團及ケルン市オットウ・ウォルフに擔保として提供、半年毎に抽籤を以て十年六箇月以内に償還、全國有鐵道剩餘金を以て保證。

鐵道借款前渡金（公債未發行）

借款名	發行額	未拂額	延滯額	備考
一九一三年六分利浦口—信陽鐵道借款（中英公司）	一九八、七九二磅	一九八、七九一磅	利三三八、三五三磅 一九二四年十月三十一日以來	特定の擔保なし、延滯額に對し七分利、公債發行の場合借款收入より償還。
一九一六年七分利浦口—信陽鐵道借款（中英公司）	八、四六四磅	八、四六四磅	利三、六三磅 一九二四年十二月三十一日以來	特定の擔保なし、延滯額に對し八分利、公債發行の場合借款收入より償還。
南京—湖南鐵道借款前渡金（中英公司）	三、六〇〇、〇〇〇元	三、六〇〇、〇〇〇元	—	本借款は、同一名稱の一九一四年借款の一部を一九三七年五月整理せるものにして、庫平銀一、〇〇〇、〇〇〇兩及上海兩四八六、〇〇〇兩の前渡金に利子を加算せる額を書換へたるもの、本前渡金は將來に於ける鐵道借款收入より辨濟すべく豫定せらる、年利一分。

南京湖南鐵道借款前渡金	二、五〇〇、〇〇〇元	二、三五〇、〇〇〇元		
一九一三年六分利大同—成都鐵道借款	七四〇、二七磅 五、七九八、五二八法	五七七、一六磅 四、二五一、五六〇法		
一九一六年八分利株州—欽州鐵道借款（米國國際企業會社）	—	二、三三四、五九八弗		
一九一八年八分利高密—徐州—順德—濟南鐵道借款	—	三五、六〇〇、〇〇〇圓		
一九三五六分利九江—南昌鐵道借款	一八、〇〇〇、〇〇〇圓	一八、〇〇〇、〇〇〇圓		
一九三五年一割利南京—韶安鐵道借款	一、六〇〇、〇〇〇元	一、六〇〇、〇〇〇元		
一九三六年十二月杭州—玉山更軌借款	二、八〇〇、〇〇〇元	二、八〇〇、〇〇〇元		
津浦鐵道前渡金	一、三〇〇、〇〇〇元	一、三〇〇、〇〇〇元		

南京—湖南鐵道借款の一部を書換へたるもの
一九三七年五月整理、一九三七年七月以降最初の五年間は毎年一〇、〇〇〇、〇〇〇元の、次の五年間は一五、〇〇〇、〇〇〇元の、爾後二〇、〇〇〇、〇〇〇元の割合を以て償還、無利子、一九三七年七月一日に於ける第一回償還は四回に分ち二五、〇〇〇、〇〇〇元宛支拂ふものとす、償還資金は浙江—江西鐵道萍鄉—株州線の收入。

一九三五年整理、利率を低減し別勘定とす、元金は約二十五箇年間に半年毎に償還。

特定の擔保なし、利子は協議の上決定。

特定の擔保なし、利子は協議の上決定。

一九三五年四月元借款一〇、〇〇〇、〇〇〇圓を整理、利子八、〇〇〇、〇〇〇圓を元金に繰込む、債權者日本興業銀行及東亞興業株式會社。

南京—河瀝溪線完成の爲交通銀行、中國銀行、上海商業貯蓄銀行に依つて受らる。

中國銀行引受額一、八〇〇、〇〇〇元、中國農工銀行及浙江地方銀行引受額五〇〇、〇〇〇元宛、年利一割、六年間に償還。

中國建設銀公司引受、三十年以內に償還。

一九四〇年十二月三十一日未濟元金總計
二五、八六四、〇八三磅　四九、〇〇一、五六〇法
三一、四八三、〇〇〇ギルダー
一七五、二五五、〇〇〇元
九三、六〇〇、〇〇〇圓
一三七、七四三、〇〇〇白法
二、三三四、五九八弗

民國二十一年（昭和七年）度に於て、支那國有鐵道の有する內外債の總額は約十三億元に達し、外債其の內約十億元を占め、而も鐵道資產は八億元內外に過ぎざる狀態となつたので、國民政府は之が整理に焦慮し、民國二十三年（昭和九年）平綏（現京包）鐵道の日本關係借款を整理したが、民國二十四年十二月には元中國銀行總經理張公權を鐵道部長に任じ、主要鐵道借款の殆ど全部を整理せしめた。其の整理條件は右表記載の如くであるが、日本關係のものを除き、延滯利子は五分の四切捨又は全額免除、元金は長期に亙る年賦償還とし、利率を低減したもので、債權者は著しき不利を忍んだとも云ひ得るのである。これ卽ち舊債を整理して支那鐵道の信用を恢復し、新なる投資を得て、滿洲國成立後の情勢に對應せんが爲に、從來閑却せられたる中南支及西南地方に於ける新線建設を遂行せんとする國民政府の意圖と、日本の對支政策に猜疑の念を抱きたる英佛の、該地方に勢力を扶植せんとしたる要望とが合致せるものと見得る。依つて以下舊國民政府の新線建設計畫に關し略述しよう。

舊北京政府の鐵道網計畫は、玆に多く述ぶる價値はない。國民政府の鐵道網完成計畫に對し重要なる示唆を與へたものは、孫文の所謂十萬哩鐵道計畫で、全國に於ける路線を西北・西南・中央・東南・東北及高原の六大系統に分ち之が建設の必要を說いたものである。民國十八年（昭和四年）一月初代鐵道部長孫科は、孫文計畫中より急を要する路線六千三百哩を選び、英露伊關係團匪事變賠償返還金及關稅附加稅を財源として、六年間に之を

建設せんと計畫したが、未だ關係國と交涉を開始するに至らずして已んだ。其の後鐵道部は建設資金を、主として英白關係團匪事變賠償返還金に求め、隴海線の延長、粵漢線の完成に努め、又鐵道建設公債を發行し、省政府及民間に財的援助を與へ、浙贛及江南兩線を建設せしめた。

斯くて新線建設の機運漸く熟せりの感あるに至つたが、この趨勢に於て企畫されたのは蔣介石の五箇年鐵道建設計畫で、所謂經濟建設の主要なる部分を占むるものである。同計畫は中南支及陝西、甘肅の一部東南・西南・西北に分ち三鐵道網を建設せんとしたもので、京贛（南京—貴溪）、粵贛（貴溪—梅縣）、廣梅（廣州—梅縣）、湘黔（株州—貴陽）、黔滇（貴陽—昆明）、川黔（重慶—貴陽）、成渝（成都—重慶）、湘桂（衡州—馬平）、南萍（南昌—萍鄉）、杭曹（杭州—曹娥口）、瓊崖（海南島環狀線）、浦信（烏衣—信陽）、鄂北（花園—老河口）、寶成（寶鷄—成都）、以上總延長八、一三九粁を每年平均一、六二八粁宛、建設費約九億元を投じて完成すべく企圖したのである。

右建設資金を何れに求むるやは、計畫の成否を分つ重大なる問題であり、支那政府に斯る餘裕なきは固より言ふまでもなく、外資を輸入するの一途あるのみと見られてゐたが、前述せる支那側の外債整理策は關係國の甚大なる好感を得、且亦蔣政權を支持し優勢なる地步を確保せんとする英國の政策は、對支投資の再興を誘致した。事變前支那に投下せられたる鐵道資金の主なるものは、英獨白佛のそれで、特に英國は民國二十四年秋リース・ロスの渡支以來、幣制改革を極力援助し、尙進んで鐵道借款に應じ、他國が殆んど材料の供給を以て限りとなせるに、同國は獨り現金を貸與し、其の額は團匪事件賠償返還金の鐵道に使用せられたる額と合して、約一億九千萬元に達したのである。

今事變前に於ける外國借款を擧ぐるに、

種別	英	獨	佛	白	チェツコ	日
	千元	千元	千元	千元	千元	千元
現金借款	六四、六〇〇	—	一〇、〇〇〇	—	—	—
材料借款	七、六五〇	五八、〇〇〇	三九、〇〇〇	五〇、〇〇〇	六、〇〇〇	五〇〇
合計	七二、二五〇	五八、〇〇〇	四九、〇〇〇	五〇、〇〇〇	六、〇〇〇	五〇〇

となり、英國第一位を占め、獨白佛の順序である。獨逸が材料借款に於て多額を占むるは、同國軍事顧問が江南省剿匪の必要上鐵道の建設を建言せるに起因するもので、英國の如く政治的意義を有するものではない。我國は僅に同蒲鐵道に對し材料を供給せるに過ぎず、中南支鐵道に對する投資に關しては、全く圈外に置かれてゐたことは注目すべきで、米國は鐵道には殆ど關心を持たざるが如く、其の投資の範圍は航空に限らるゝの感があつたのは、往年同國の對支鐵道借款政策の總てが失敗に終つたのを想起するとき、興味ある事實と言はねばならない。

以上述べ來りしが如く、支那鐵道はその既成線たると新設線たるを問はず、殆ど外國資本の關與せざるものなき狀態にあるのであるが、之等鐵道が如何なる營業成績を擧げてゐたか、一問題たるの價値を失はないであらう。

民國十二年（大正十二年）頃まで、支那鐵道は年額約三千萬元內外の純營業收入を擧げ、延滯勝ちであつたとは云へ、外債の利拂をも行ひ來つたのであるが、第一次奉直戰以來內亂相いで起り、鐵道は軍閥の私有財產化したる結果、外債の利拂は勿論從業員の給料にも事をかくに至り、其の信用は全く地に墜ちたのである。

民國十七年（昭和三年）國民政府鐵道部成立後、前述せるが如く内外債の整理に着手すると共に、各鐵道の統一化に努めたる結果、營業狀態も著しく改善せられたのである。鐵道部成立後即ち民國十七年（昭和三年）より支那事變前に至るまでの營業收支左の如し。

○國營鐵道營業收支表

年度	營業粁	營業收入	營業支出	純營業收入
民國十七年	六、三〇二	八六、六六三、七〇六元	五一、六二三、七四二元	三五、〇三九、九六四元
民國十八年	七、六三八	一二九、二三七、三七一	八一、五九三、九五三	四七、六四三、四一八
民國十九年	七、六五〇	一三〇、四一二、八三〇	八八、七一二、八九一	四一、六九九、九三九
民國二十年	七、八一一	一五二、七三六、二四四	一〇〇、六三六、七六三	五二、〇九九、四八一
民國二十一年	六、九二一	一三七、四〇〇、一四七	九七、〇七六、五七六	四〇、三二三、五七一
民國二十二年	七、一九五	一四八、三四六、一七一	一〇六、〇九九、九二〇	四二、二四六、二五一
民國二十三年六月	七、一九五	一五二、三二三、五一〇	一〇六、三五五、四二二	四五、九六八、〇八八
民國二十三年七月	七、二六〇	一六七、五二二、一〇六	一一〇、七三六、三一六	五六、七八五、七九〇
民國二十四年六月	七、四〇一	一七一、〇九一、五〇五	一一〇、二七〇、三一七	六〇、八二一、一八八
民國二十四年七月				
民國二十五年六月				

備考　民國二十二年より新會計年度を採用した。本表中には滿洲に於ける鐵道の收支を含まない。

右營業收支勘定の一日一粁當りを見るに、民國二十四年（昭和十年）度に於て、收入約六三元、同支出約四一元、同純營業收入二二元、收支割合〇・六四五であるが、更に收入の割合を見るに旅客收入三六%、貨物收入六〇%、其の他諸收入四%となつてゐる。卽ち支那鐵道は、本邦國有鐵道に於ける旅客收入の割合多きを占むるのと趣を異にし、滿洲鐵道、米國鐵道等と同じ範疇に屬することを知り得るであらう。

支出勘定は、總務費二七%、運輸費一四%、運轉費二〇%、工務維持費一八%、設備品維持費二一%の割合で、總務費多きを占む。蓋し支那に於ては鐵道沿線の治安平靖を缺くこと多く、年額約六百萬元内外の警備費を要するといふ特殊事情あり、亦一方大家族主義の陋習未だ全く失せず、之に歸因する冗員（一粁當り從業員平均一八人、本邦國有鐵道は一三人）の多いのが其の最大原因であつた。

事變前支那鐵道の營業狀態は漸次向上しつゝあつたのであるが、營業收入中には軍事輸送費、政府關係勘定の如き實際收得し難き諸勘定を含むのであるから、其の内容に就いては更に檢討を要し、又純營業收入は債務及諸支拂金未濟前のもので、これ等勘定を決濟するときは、缺損に非ずとするも、純益極めて僅少なるは容易に推定し得る所である。從つて支那鐵道は營業不振の域を脫せざるものと云ふを得べく、其の原因を探求すれば多々あるべきも、内外債の重壓、内亂の影響は其の尤たるもので、特に外債の重壓の及ぼせる影響は、他の有ゆる原因の源をなすものであつたと云ふも過言ではないであらう。

支那事變發生前に於ける支那鐵道の狀況は大體に於て前述せるが如くであるが、支那事變の發生に因り、總ての情勢は根本的なる變化を招來した。

支那事變勃發するや、皇軍の神速果敢なる進擊に依り、蒙疆、北中支の大部分及南支の主要地域はその占據する所となり、之等地域に於ける交通機關は擧げて軍の管理下に歸した。然るに支那軍は退却に際し焦土戰術の陋策をとり、重要都市を廢墟になさんとしたるのみならず、鐵道線路及公路を破壞し、橋梁を爆破し、車輛を持去

り、以て交通路の徹底的壞滅を企圖した。

軍事上、治安恢復上且つ經濟工作遂行上、交通機關の急速なる復舊改良を必要とすることは固より言ふを俟ざる所であるが、鐵道復舊の衝に當つた鐵道派遣員は、軍當局の指揮の下に慘憺たる辛苦を嘗め幾多の犧牲者を出し、驚異的短日月に能くその成果を擧げ、北支に於ては天津事變後早くも山海關—天津—北京間の一般運輸の途を開き、昭和十二年十月には豐臺—張家口間の假營業を開始し、中支に於ては十二年十二月上海—南京間に於て列車の運行を行つた。

斯くの如くにして占據地域に於ける鐵道は急速なる復舊を遂げ、北支に於ては滿鐵北支事務局の手に依り、中支に於ては野戰鐵道部に依つて、漸次假營業區間を擴げつゝあつたが、一方蒙疆に於ては前述せるが如く蒙疆聯合委員會(現蒙古聯合自治政府)、北支には中華民國臨時政府、中支には同維新政府成立し、我國と提携協力して新東亞建設に邁進するに至つた。

斯る情勢下に在りて、我政府は占據地域に於て政治工作と相俟つて經濟工作を行ふの必要を認め、之が遂行機關としては、北支那開發株式會社及中支那振興株式會社設立の議を進め、第七十三議會に之が法案を提出通過を經、昭和十三年十一月七日右兩會社は創立せられた。

北支那開發株式會社は純然たる日本法人で、その主要目的は北支に於ける經濟開發を促進しその統合調整を圖るに在る。同會社の資本總額は三億五千萬圓(七百萬株)で、日本政府及民間折半出資と定めたが、政府引受株三百五十萬株中六十一萬一千七百二十株は金錢以外の財產を以て全額拂込み、殘餘に對しては現金二千四百九十

八萬三千六百二十二圓を拂込んだ。民間引受株三百五十萬株に對しては第一回四分の一拂込現金四千三百七十五萬圓を徵收した。

尙同會社は拂込株金の五倍を限度に北支開發債券發行の權限を附與せられてゐる。

右開發會社の投資融資を行ふ事業は、交通、運輸、港灣、通信、發送電、鑛產、鹽等に關する事業及其他で、之等諸事業を經營せしむる爲、各產業部門に付幾多の子會社を設置したが、最大にして重要なのは華北交通株式會社(華北交通股份有限公司)であらう。

華北交通會社は、昭和十四年四月十七日北京に於て創立せられたる日支合辦會社で支那特殊法人である。資本總額三億圓(六百萬株)、內、開發會社一億五千萬圓、滿鐵一億二千萬圓、中華民國臨時政府三千萬圓を夫々引受け、第一回拂込として五分の一を徵收したが、開發會社は二回に亙り現物を以て出資した。

同會社の創立に依り、滿鐵北支事務局はその業務一切を新會社に移交し發展的解消を遂げた。同會社は北支に於ける鐵道、自動車、水運及之に附帶する諸事業並に蒙疆政權の委託に依り蒙疆地域に於ける鐵道及其の附帶事業を經營することを以て目的とし、本社を北京に、事務所を東京に設け、本社に總裁室、經理、運輸、自動車、水運、工作、工務、警務の各部及監察室、鐵路學院等を置いてゐる。右の如く會社の事業は多方面に亙つてゐるが、その根幹をなすものは鐵道で、之が管理機關として天津、北京、張家口、濟南、太原に鐵路局を設置した。經營路線は大體に於て隴海線以北で、昭和十五年二月一日現在營業粁(旅客)は左の如く約五千四百六十八粁である。

○華北交通會社所管鐵道營業粁程

線名	區間	粁程	備考
京山線	京山幹線 北京—山海關	四二二・三	舊北寧線
	海濱線 北戴河—海濱	一〇・〇	
	西沽線 天津北站—西站	三・七	
京漢線	京漢幹線 西便門—小冀	六二五・三	舊平漢線
	西廣連絡線 西直門—廣安門	二・〇	
	坨里線 良鄉—坨里	一六・五	
	周口店線 琉璃河—周口店	一五・二	
	西陵線 高碑店—易縣	三三・二	
	六河溝線 豐樂—六河溝	一八・五	
	新開線 小冀—開封	八六・二	新設線
	豐長連絡線 豐臺—長辛店	九・六	
津浦線	津浦幹線 天津北站—蚌埠	八三三・九	
	濟寧線 兗州—濟寧	三一・五	
	臨趙線 臨城—趙墩	一〇二・八	
京包線	京包幹線 豐臺—包頭	八一六・一	舊平綏線
	環城線 西直門—東便門	一二・六	
	門頭溝線 西直門—門頭溝	二六・〇	門頭溝—大臺間に貨物線あり
京古線	京古幹線 東便門—古北口	一四三・三	新設線
	通州線 雙橋—通州	一〇・一	
膠濟線	膠濟幹線 青島—濟南	三九三・二	
	博山線 張店—博山	三九・二	
	黌山線 淄川—黌山	七・〇	
石太線	石太幹線 石門—太原北站	二四九・〇	舊正太線、廣軌に改む
	井陘炭礦線 微水—井陘炭礦	一一・二	
	鳳山線 南張村—鳳山	六・六	
	石德線 石門—德縣	一八一・〇	
同蒲線	同蒲幹線 大同—蒲州	八三四・〇	大同—原平間は新設、廣軌
	口泉線 平旺—口泉	九・七	
	陽明堡線 原平—崞縣	一八・六	
	甲子灣線 忻縣—河邊	四〇・二	
	白家莊線 太原北站—白家莊	一九・四	
	西銘線 王門溝—西銘	三・五	
	汾陽線 平陽—汾陽	三四・一	
道清線	道清幹線 遊家墳—清化	七八・〇	
	新鄉線 新鄉—遊家墳	二・四	
隴海線	隴海幹線 連雲碼頭—開封	五〇〇・二	
	大浦碼頭線 新浦—大浦碼頭	二・八	
合計		五、六四八・七	

同社の鐵道運輸成績は、沿線の治安未だ全く平靖なりとは言ひ難きにも拘らず相當良好なる結果を擧げた。昭和十四年四月より十一月に至る間に於ける成績は、旅客收入二千五百六萬四千圓、貨物收入四千二百五十九萬九千圓、雜收入八十三萬四千圓、合計六千八百四十九萬七千圓である。

鐵道に次いで擧ぐべき事業は、自動車の經營である。昭和十一年四月滿鐵天津事務所は天津に華北汽車公司を

設立し、次いで同年七月張家口に張多汽車公司を設け、北支及蒙疆各主要地間の自動車運輸を開始したが、事變勃發後急速にその經營路線を擴張し、軍事輸送並に一般運輸に寄與する所大なるものがあつた。

華北交通會社成立と共に、華北汽車公司の事業は同會社に讓渡せられ、北支に於ける自動車路の經營は交通會社に於て行ふこととなり、會社は天津、石家莊、太原、濟南、青島に事務所を設置して之が營業を行つてゐるが、昭和十四年十月一日現在に於ける粁程は本營業三千三百六十四粁、臨時營業三千九百六十四粁、合計七千三百二十八粁で、同年四月より十一月に至る期間の營業成績は、旅客收入百八十七萬五千圓、貨物收入二百十七萬圓、雜收入一萬四千圓、收入合計四百六萬圓である。

會社は右鐵道及自動車運輸の外、小清河、南運河、子牙河、薊運河等の內河川水運及天津、塘沽、連雲、大浦等の碼頭（埠頭）の經營にも從事してゐる。

北支那開發會社と同時に創立せられた中支那振興株式會社も亦純然たる日本法人で、中支那に於ける經濟の復興及開發を助長することを目的とするものである。資本總額一億圓（二百萬株）、日本政府及民間折半出資と定められたが、政府引受株中十五萬二千八百株は現物を以て全額を拂込んだ。殘餘の政府引受株及民間引受株に對する第一回拂込は四分の一であつた。尙同會社は開發會社と同樣拂込株金の五倍を限度とし、中支振興債券を發し得る權限を與へられてゐる。

振興會社の投資融資を行ふ事業は、鐵道、通信、水運、電氣、水道、バス、電車、瓦斯等の公益事業並水產、鐵鑛業等で、その範圍は極めて廣汎であるが、直接之等事業を經營せしむる爲に十二の子會社を設立した。鐵道及その附帶事業經營の爲創立したのは卽ち華中鐵道株式會社（華中鐵道股份有限公司）である。

華中鐵道會社は、昭和十四年四月三十日上海に於て創立せられた日支合辦會社で支那特殊法人である。資本總額五千萬圓、之を振興會社二千萬圓、維新政府二千萬圓、日本通運及其他關係會社一千萬圓を夫々引受出資し、第一回拂込は四分の一であつたが、振興會社拂込金額中には現物出資を含む。

同會社は本社を上海に、支社を南京に、事務所を東京に置き、本社內に總務、業務、技術の三部を設けた。その經營事業は、鐵道、自動車運輸及之に附帶する事業で、昭和十四年五月一日事變後軍管理下に於て經營されてゐた江南三角地帶の鐵道を引繼いで經營を開始し、次いで同月十八日津浦線蚌埠以南及淮南線裕溪口—廬州間の經營を軍より委託された。昭和十四年十月末現在に於ける同會社所管線の粁程は左の如くである。

○華中鐵道會社所管線粁程

線名	區間	粁程	備考
海南線	上海—南京	三一一・〇四	舊京滬線
海杭線	上海—杭州	一九五・八三	舊滬杭甬線滬杭段
吳淞線	上海—砲臺灣 棧橋	一八・四六 七・三六	
海杭支線	杭州—閘口	七四・四〇	舊滬杭段の一部
蘇嘉線	蘇州—嘉興	一八六・〇〇	
南寧線	南京—孫家埠	一七七・四六	舊江南鐵路、但し孫家埠起點四三粁迄線路撤去
津浦線	浦口—蚌埠	一一七・二四	
淮南線	裕溪口—廬州		

淮南北線	九龍崗—田家庵	一五・一一	
合計	大通—洞山	一、一〇二・八九	內四三粁は線路撤去

同社經營の自車路線は、昭和十四年六月京常、漂水、淳化、餘杭四線に於ける旅客輸送業務を開始したるを初めとし、爾來沿線の治安回復するに伴ひ漸次路線を延長し、同年十月末延長約九百五十八粁に過ぎなかつたが、十五年三月末には一千二百六十三粁に、十六年二月末には一千八百九十九粁に達した。

同社は尙、經營航路として南京—浦口間一粁八、蕪湖—裕溪口間十粁八、采石—裕溪口間四十粁五、合計五十三粁一を有する。

同社の運輸業務は營業開始以來大體に於て順調なる經過を辿り、昭和十四年十一月一日より十五三月三十一日迄に左の收入を上げてゐる。

		円
旅客收入	六、五八七、九四二・九七	
食堂車收入	一二五、九一〇・〇〇	
貨物收入	六、五九八、六三六・三九	
自動車收入	二五六、九六七・三二	
計	一三、七二六、四六二・〇三	

更生支那に於ける鐵道を中心とせる交通機關が、わが日本の努力に依り面目を新にしつゝあるとき、蔣政權下に於けるそれは果して如何なる狀態にあるであらうか。左にその概略を述べて置かう。

民國二十六年（昭和十二年）十一月舊國民政府がその軍事關係以外の諸機關を重慶、漢口、長沙に分散移轉したことは前述せるが如くであるが、鐵道部は之を長沙に移し、翌二十七年一月交通部に併合した。新交通部は部內に總務、人事、財政、路政、電政、航政の各司を設け、全國經濟委員會所管の公路關係事務を引繼ぎ公路管理處を置いた。

南京陷落後皇軍の追擊急にして揚子江北岸の重要市鎭相次いで陷り、同年十月二十五日遂に武漢三鎭をも放棄するの已むなきに至つたので、政府關係諸機關は擧げて重慶に後退した。

斯くて蔣政權が、その嗷語するが如く、西南及西北地方を死守し長期抗戰の遂行を期する爲には、該地方に於ける交通機關を整備して各地間の連絡を密にし、用兵の敏活と經濟の開發を圖ると共に、對外交通路を確保して軍需品及その他の必要物資の輸入を圓滑ならしむることを緊急事とした。

從來西南及西北地方は文化の浸潤遲く、最近公路の發達稍々見るべきものあるを除けば、近代的交通機關に惠まれざる狀態にあつた。前述蔣介石の五箇年計畫が、該地方に於ける新鐵道建設に傾重してゐたのも亦こゝに歸因するもので、情勢の變化は西南地方の鐵道網の急速なる完成を必要とするに至り、特に廣東喪失後生命線とも稱すべき香港との連絡路を絕たるゝに及び、その必要は更に增加したのである。從つて蔣政權は、五箇年計畫中の西南鐵道網の一部に修正を加へ、銳意その完成に努力しつゝあるが、既に一部完成又は略成してゐると傳へられてゐる線に、湘桂、滇緬、敍昆、湘黔等がある。

湘桂線は五箇年計畫の湘桂線（衡州—馬平）を延長して安南境に至らしめ、新なる輸血路を拓かんとしたもの

で、事變後之を衡桂、桂柳、柳南、南鎭の四區間に分つて起工したが、衡桂段卽ち衡州—零陸—全州—桂林間約三八〇粁は、民國二十七年（昭和十三年）九月二十七日に開通し、浙贛線金華との間に直通運轉を開始した。桂柳段卽ち桂林—柳州（馬平）間約一七四粁は、二十八年八月永福迄開通、十二月柳州に達し、柳南段卽ち柳州—南寧間約二六〇粁の基礎工事は旣に略成したと傳へられてゐる。安南境內ドン・ダンより南寧に至る區間は、民國二十七年四月二十二日佛國シンヂケート（巴里和蘭銀行、ラザール兄弟銀行、工業銀行、中佛工商銀行）と舊國民政府との間に締結せられたる契約に基き、佛國側に於て建設すべきものと定められ、之が爲印度支那政廳は中佛南寧鎭南關鐵道建設會社を設置して工事に從事せしめた。ドン・ダン—南寧間は約二五〇粁で、安南鐵道の車輛を利用する爲一米軌間を採用することとし民國二十七年七月工を起した。從つて本線は南寧を界に軌間を異にする譯である。斯くの如く本線の工事は大部分略成せるものの如くであるが、皇軍の南寧及其の附近占據に依り所期の目的は一頓挫を來し、更に亦佛印進駐後に於ては安南との連絡は絶望に來し、その價値の大部分を喪失した。

滇緬線は事變後具體化した鐵道で、雲南省昆明より祿豐、楚雄、祥雲、蒙化、雲、緬寧を經て國境崑崙に至りビルマ鐵道ラシオに至る約八百六十粁を稱する。本線建設の爲蔣政權は英國より四十五萬磅の借款をなしたと云はれ、又廣東省建設借款中の廣梅線建設費を之に振向けたとの說も行はれたが、民國二十九年五月の「星報」は富滇銀行及中央、中國、交通、農工四行聯合辦事分處に對し投資方を勸奬し、五百萬元のうち百萬元は富滇に於て四百萬元は四行に於て分擔し、應急に備ふることとなつたと報じてゐる。

民國二十七年八月蔣政權は工程局を設置して本線の測量を開始し、同年十二月昆明より工事を起した。軌間は一米で、二十八年九月楚雄迄の工を竣つた。本線は昆明及ラシオ雙方より起工し、二十九年末迄に完成の豫定と宣傳せられたが、ビルマ側は遂に起工するに至らず、現在竣工區間は昆明—楚雄間のみである。

敍昆線も亦事變後新に計畫せられたもので、敍州より威寧、宣威、曲靖を經て昆明に至る約七七三粁である。民國二十七年九月工程局を設置、十月測量を開始、十一月昆明方面より起工した。建設費は佛國銀行團より鹽稅剩餘金を擔保として四億八千萬法（一千七十五萬弗）を借款した。本線の昆明—曲靖間一六二粁は、民國三十年四月一日開通したと報ぜられてゐる。

湘黔線は株州—貴陽間約一、〇一〇粁で五箇年計畫線の一である。株州—溆浦間約三〇〇粁の基礎工事は旣に完了、資水及湘水兩鐵橋は民國二十七年四月に完成したと傳へられてゐる。

右諸線の外、黔桂線卽ち威寧—柳州（馬平）間約一、〇〇〇粁、川黔線卽ち重慶—貴陽間約四一〇粁は、何れも測量中乃至は建設準備中で、隴海線西部延長線は目下極力建設工事を進めつゝあり、旣に天水迄略成し、隴西—蘭州—平番間の基礎工事も終つたと傳へられてゐる。尙、成渝線卽ち重慶—成都間五二三粁は民國二十五年（昭和十一年）十二月中國建設銀公司の創立した川黔鐵路公司に依つて企業することと定め、建設費六千萬元の內、二千萬元は鐵路公司より支出し、殘餘は中佛工商銀行を代表する佛國シンヂケートより現金七百萬元、材料二千七百五十萬元を借入れた。建設工事は民國二十六年六月重慶方面より開始せられたが、二十七年末迄に一千五百萬元を費し、十二の隧道と九百の橋梁とを完成したのみで、事變に依り軌條及車輛の輸入困難となつた爲、前途

の工事は敍昆線開通迄延期せられた。

以上述べ來りしが如く、西南及西北地方に於ける鐵道建設工事は一時相當進捗したが、建設資材の入手難に陷り頓挫中と見るを至當とするであらう。

二、公　路（道路）

支那に於て謂ふ所の公路とは事實上自動車路を意味するのであるが、この名稱が正式に使用せらるゝに至つたのは國民政府成立以來である。

支那に於ける從來の道路は、之を官馬大路・官路・北京官路等と稱し、北京と各省城を連絡する路線を云ひ、其の總延長約三千粁に達した。其の外各省城と地方主要都市とを結ぶ交通路あり、之を大路と呼んだ。現在其の或る路線には鐵道開通し、或るものは改修せられて公路となつてをり、殘存するものは荒廢せりとは云へ、今尙舊式交通機關の重要なる交通路たるの地位を失つてゐないのである。

舊北京政府時代に於て、自動車を通ずるに足る道路約三千支里の修築が行はれたが、それは民國九年（大正九年）北支大饑饉に際し、米國赤十字社が災民救濟の爲に起した道路建設事業に刺戟されて行はれたもので、その大部分は舊式道路を改良したに過ぎず、積極的に公路建設工作が行はれたのは國民政府成立以後である。

民國十七年（昭和三年）國民政府交通部は全國公路建設計畫を樹て、國道幹線を經線四本、緯線三本に分ち、蘭州を中心として總延長四萬一千五百餘粁の路線を、十年間繼續事業として完成せんと企畫したが、同年十月鐵道部創設せらるゝに及び、道路行政は同部に移管され、翌四年南京を中心とする十二大幹線建設計畫が公表されたが、未だ實行の機に至らなかつた。

民國二十年（昭和六年）六月國民政府は、國際情勢の緊迫及國內統一の必要に對應せんが爲に、經濟建設の促進、人民生計の改善、全國財政の調整を行ふことを目的とし、全國經濟委員會を設置したが、同委員會の主力を傾倒したのは聯絡公路の建設及それに關聯ある各種事業で、民國二十一年五月關係三省を督勵し、資金を貸與して江蘇・浙江・安徽三省聯絡公路の建設を開始してより以來その事業は著しき進展を示し、各省の公路建設事業又これに刺戟されて興つた。全國經濟委員會公路處の發表に據れば、民國二十五年（昭和十一年）末現在の公路延長粁は左の如くである。

○全國公路延長粁程

省別	總延長粁	通車路線 鋪裝路	通車路線 土路	通車路線 合計	起工路線	未起工路
江蘇	八、二〇九	一、八一一	三、五〇九	五、三二〇	二、三五〇	五三九
浙江	四、六八一	三、三〇八	—	三、三〇八	三五二	一、〇二一
安徽	七、〇一九	一、一八二		一、一八二	一六三	一、四七七
江西	九、八九五	四、五五〇		四、五五〇	一、四五六	二、二二九
湖北	五、八三三	九九九		九九九	三二七	一、〇六八
湖南	八、一四二	二、五七四		二、五七四	一一〇	五、〇七八
四川	五、八七七	一、六〇六		一、六〇六	二四八	一、〇九二

西康	二、一一六	—	七六〇	一、三五六	福建	六、八三五	一、四五三	二、三六七	一、九九九	廣東	一七、五八七
廣西	五、三三六	九五八	二、九一五	一、二一〇	貴州	五、七八四	三五〇	一、七八〇	二、三〇三	雲南	五、六三四
河北	三、九三五	二六	一、九五三	一、一三五	山東	七、八〇〇	五二	二、八四八	六、五三三	山西	三、八五四
河南	七、三六四	二九四	五、四七九	二、七〇三	陝西	四、二九八	三九六	二、三七二	一、四八二	甘肅	七、〇九四
青海	四、六八五	—	一、四八二	三、一三五	察哈爾	三、七九八	—	二、五八一	二、二〇八	綏遠	四、二八二
寧夏	二、五三三	—	二、五三三	二、七七九	蒙古	五、〇三二	—	三、九二九	三、九二九	新疆	三、九二九
西藏	四、七九八	—	一、〇五〇	三、九二九	總計	一五六、三五〇	二四、二五九	七四、六〇三	九八、八六二		

右公路の中、經濟委員會が省政府と協力して建設せる聯絡公路は、江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・湖南・河南・福建の八省及西北に及び、民國二十一年（昭和七年）五月以前に於て鋪裝路二、五五八粁、土路五、九三六粁、計八、四九四粁であつたのが、同年末には鋪裝路二、七四〇粁、土路六、七二六粁、計九、四六六粁、民國二十二年末には鋪裝路四、五四一粁、土路七、二五六粁、計一一、七九七粁、民國二十三年末には鋪裝八、三七九粁、土路九、六九二粁、計一八〇、七一粁となり、民國二十四年末には鋪裝路一〇、二二九粁、土路一〇、六三五粁、計二〇、八六四粁にまで增加した。

聯絡公路中最も重要なる路線は、所謂十一大幹線及西北二大幹線で民國二十一年（昭和七年）漢口に於ける七省聯絡公路會議の決議に基いて建設されたものでめるが、西北二大幹線は委員會の直接事業として、同會に於て建設・經營するものである。而して十一幹線及西北幹線とは左の如きものである

十一大幹線

京滬	南京—上海	三二七粁	京陝	南京—陝西省境	七二二
京閩	南京—福州	一、二五六	洛韶	洛陽—韶州	一、六五八
滬桂	上海—廣西省境	一、五六二	海鄭	海州—鄭州	六四九
京魯	南京—山東省境	四二五	合計		一二、二四〇
京黔	南京—貴州省境	一、八八〇			
鄂祁	鄂德—祁門	七二六			
京川	南京—四川省境	一、四一一			
汴粵	開封—廣東省境	一、六二四			

西北二大幹線

西蘭	西安—蘭州	七五〇
西漢	西安—漢中	四〇三
合計		一、一五三

次に看過すべからざるは行營建設公路で、剿匪區域に於ける公路は、軍事委員會各行營及各剿匪司令部に於て企畫し、國民政府行政及財政兩部が之に參與し、行營第五處施工のことと定められてゐたが、軍事上公路の必要

緊急を要したので、行營部内に公路處を特設して軍用路の建設に從事せしめた。民國二十三年（昭和九年）より同二十五年末に至る三年間に建設又は工事中の公路は左の如く、二〇、三〇二粁に達した。

省別	既成	工事中	省別	既成	工事中
	粁	粁		粁	粁
河南	三、一七一	四五八	陝西	一、六七六	五二二
湖北	三九二	四九七	甘肅	一、三五三	一五八
安徽	四、四〇〇	三〇三	四川	三〇四	—
江西	四、九〇〇	一、三八四	貴州	一、五七四	—
福建	二、五三二	八三六	合計	二〇、三〇二	四、一五八

以上各公路の施工狀態を見るに、代表的なものは聯絡公路で、浙江・湖南兩省の施設比較的完備し、江蘇・江西之に次ぎ、その大部分は鋪裝路で、一部に於てはアスファルト又はコンクリート鋪裝であるが、其の他は概してバラスを使用し、内には骸炭・貝殼・砂礫を用ひてゐるものもある。路幅は三米乃至九米、橋梁は湖南及浙江の大部分がコンクリート又は石橋である外は、臨時的木橋多く荷重五瓲乃至一二瓲である。建設費は正確ではないが、一粁當り最高二〇、八六〇元、最低一、四〇〇元、平均五、八〇〇元と言はれてゐる。

事變前支那各省に於て行はれてゐた公路建設資金調達法を大別するに、（一）田賦又は鹽稅及其の他に對する附加稅、（二）建設捐（募集又は割當）、（三）築路公債の發行、（四）銀行又は自動車會社よりの借款、（五）公路獨占使用權特許を條件とする投資、（六）路線通過各縣に對する割當、（七）自動車營業益金、（八）車輛營業許可稅、（九）全國經濟委員會貸付金等である。右の内、附加稅及築路公債に依る場合最も多く、これ等は支那大衆にとつて過重なる負擔となつてゐたのである。全國經濟委員會の貸付金は、主として同委員會主管下の所謂督造區域に於ける、公路建設費に對し補助されたもので、建設費總額の四〇%を超ゆるを得ざるものとなつてゐた。右貸付金は左の如く、民國二十五年（昭和十一年）六月現在に於て一〇、六四九、〇三二元の巨額に達した。同資金の源泉は航空公路獎券益金の半額以外は、鐵道建設公債の一部を融通したと傳へられてゐるが、確實な所は不明である。尙行營監督下の剿匪區域に於ける公路の建設費は、主として軍事費より支出された。

○全國經濟委員會貸付公路建設基金表（單位元）

省別	民國二十一年	民國二十二年	民國二十三年	民國二十四年	民國二十五年六月	合計
江蘇	三三、八〇〇	二〇八、一四五	五六三、二八八	一四六、八四九	二一〇、〇〇〇	一、三五〇、〇二二
浙江	一五〇、〇〇〇	五一〇、〇〇〇	一、三五一、二八四	—	—	二、〇二一、二八四
安徽	二一〇、〇〇〇	四三一、〇〇〇	六五四、二三七	八〇、〇〇〇	七〇、〇〇〇	一、四四六、二三七
江西	四〇、〇〇〇	二三〇、〇〇〇	六七一、九六〇	二〇八、〇四〇	四〇、〇〇〇	一、一九〇、〇〇〇
湖北	六〇、〇〇〇	三〇、〇〇〇	五三四、四六八	六〇、〇〇〇	五〇、〇〇〇	七三四、四六八
湖南	—	—	四一〇、〇〇〇	九八、七一〇	九四、八〇〇	九九六、〇〇〇
河南	四〇、〇〇〇	—	六六八、〇四〇	三〇、〇〇〇	六〇、〇〇〇	七七八、〇四〇
福建	—	—	一〇〇、〇〇〇	五五〇、〇〇〇	一、三五〇、〇〇〇	七九、四五〇
陝西	—	—	三四、八二四	四四、七九八	—	五〇、〇〇〇
甘肅	—	—	—	—	—	一〇〇、〇〇〇
青海	—	—	—	—	—	五〇、〇〇〇
四川	—	—	—	—	—	—
貴州	—	—	—	—	—	—

前南路軍總部	—	—	—	—	—	100,000	
總計	八三一、六〇〇	一、四九〇、一四五	一、五九八、一八五	一、二五四、八〇〇	一〇、六四九、〇三一	五、五七四、一〇一	100,000

次に施工制度であるが、それは包工、民工、雇工、兵工、賑工、囚犯工の六種に大別することを得る。右の內最も普通なのは包工即ち請負、民工即ち民衆勞働力の徵發、兵工即ち軍隊をして工事に從事せしむるものの三種であつた。

現在公路に於て使用せられてゐる主要運輸機關は言ふまでもなく自動車で、自動自轉車及人力車之に次ぎ、他の舊式車輛類は原則として交通を禁止されてゐる。

民國二十五年四月現在に於て、支那各省及各主要都市に於ける自動車數は左の如くで、總計三七、七六七輛の中、二四、四二四輛は各都市に依つて占められてゐたのである。

○支那に於ける自動車分布狀態

省別	乘用車	バス	トラック	其他	合計
江蘇	六六〇	一五九	三五	八九二	
浙江	三五七	五〇三	二四八	三	一、一一九
安徽	四五	一〇八	四三	—	一九三
江西	二五	三〇七	一一六	—	四四八
湖北	五四八	一九五	二七八	一	一、〇二三
湖南	二八	一九一	三八	—	二六四
河南	四七	一〇八	八	—	一六三
福建	二〇〇	二七四	一五八	一六	六四八
廣東	一、三二八	一、二九六	八六四	六〇六	四、〇九四
廣西	二三三	三五三	二一	—	五九六
寧夏	六	一七	一九	—	四二
綏遠	—	一六	五七	—	七三
察哈爾	六〇	一五	二六	—	一〇一
青海	三	二	四	—	九
新疆	二	二	四五	—	六七
南京	一、四八〇	一九七	四〇八	—	二、〇八五
上海	二、八八二	四一四	三、五二三	八七八	一六、八六六
北京	一、四五四	一〇九	一六五	六三	一、七九一
天津	三三五	一四九	六一	一三	四五八
廣東	一、四〇〇	二〇〇	四〇二	一九七	二、一九九
青島	八一九	一三七	一三三	一六	一、一〇五
蒙古	一〇〇	五〇〇	—	—	六〇〇
總計	二二、六六七	六、九一四	七、三一七	一、八六九	三七、七六七

右自動車輛數の中、各省公路に於て使用せられてゐた車輛は一三、〇〇〇輛內外と推定せられ、全國通車公路九〇、〇〇〇粁として約七粁に對し一輛の割合となり公路使用率は極めて低率であつた。

支那は現在に於て自動車及附屬品燃料等の殆ど總て外國より輸入しなければならないと云ふ狀態にある。自動車が初めて支那に輸入されたのは光緒二十八年（明治三十五年）で、輛數僅か二臺であつたが民國十三年（大正十三年）には金額七百五十餘萬兩に達し、事變前四年間公路建設事業の進展に伴ひ著增したことは、左表の示す如くである。

○トラック及バス輸入數（海關金單位）

國別	民國二十二年 輛數	民國二十二年 金額	民國二十三年 輛數	民國二十三年 金額	民國二十四年 輛數	民國二十四年 金額	民國二十五年 輛數	民國二十五年 金額
米國	一、七八八	一、九三〇、三〇九	三、五三一	三、四〇九、〇〇三	二、六五〇	二、一〇三、八四九	三、〇二二	二、七四一、四一三
獨逸	三三	八六、三三五	一九	五二、三三九	一七四	三五八、七四二	一一〇	三五八、二七八

○乘用車輸入數

元純其英	獨米	
換輸		
算入他國	逸國	國
二、八五二	三、九三	一、九三
二、三五六、三二一	九	二、三〇〇、八九九
三五四	八四〇、八八	四一〇
一、三五六	三五	七
一、三五六、三二一	八四〇、八八	三、三〇〇、八九九
三、八五二	三五	一、九三
二、三五六、三二一	八四〇、八八	二、三〇〇、八九九
三、八五二	三五	一、九三
二、三五六、三二一	八四〇、八八	二、三〇〇、八九九
三、八五二	三五	一、九三
二、三五六、三二一	八四〇、八八	二、三〇〇、八九九
三、八五二	三五	一、九三
二、三五六、三二一	八四〇、八八	二、三〇〇、八九九

○ガソリン輸入量（海關金單位）

太ソ米蘭ギ＝日國	民國二十二年		民國二十三年		民國二十四年		民國二十五年	
平洋岸聯國印アイ本別	金額	量（立）	金額	量（立）	金額	量（立）	金額	量（立）
五、二二〇、八五六	二、四三二	一、九二四、八六	四、三五〇	一、五七九	四、三五〇	一、五七九	四、三五〇	一、五七九
五、四四〇、二四二	四	一、三五	五、八九二	二、一〇九	五、八九二	二、一〇九	五、八九二	二、一〇

營へ赴きつゝあつたのである。

公路運輸營業の內容は、鐵道と同じく旅客及貨物輸送に大別し得るが、全國を通じ貨物輸送は殆ど見るべきものなく、旅客收入が約九〇%を占め、貨物收入は一〇%又はそれ以下であつた。これ卽ち自動車運賃が高率であつて、一般大衆の利用を困難ならしむることに起因したもので、貨物は中南支に於ては低廉なる水運に奪はれ、北支に於ては鐵道又は他の運輸機關に吸收せられた。旅客は壓倒的率を占めてゐたとは云へ、それは鐵道又は他の交通機關さへも缺く地域に於て、並に鐵道と水路との聯絡機關として役立つ場合に於て、比較的餘裕ある階級に利用されてゐたに過ぎない。

大體に於て支那の公路運輸營業は、未だ營業としては極めて初期時代に在るものと見て大過なく、從つて利益を擧げ得てゐたのは人口稠密で、而も比較的富裕たる江蘇及浙江二省に於てのみ、其の他各省に於ては收支辛うじて相償ふか又は缺損であつた。

公路運輸營業不振の致命的な原因は自動車運賃の高率なことで、今試みに江蘇・浙江・江西三省に於ける百粁當りバス運轉費を見るに、各種運轉消耗品金額中、江蘇に於ては合計九・八〇元の中ガソリン五・九三元で六〇・五一%を占め、浙江に於ては合計一八・四八元中一〇・八五元で五八・七一%を占め、江西に於ては合計一二・二五元中六・一三元で五〇・〇四%を占めてゐた。從つて燃料に就いて適當な對策が講ぜられぬ限り、運賃低下の望みはないと見なければならなかつたのである。

然るに支那に於ては將來は知らず、最近までガソリンの生產は絕無であり、信託局も採算を無視してまでこの

新興交通機關を庇護する程恩惠的ではなかつた。依つて自動車運輸費低下策は他の方面より研究が進められた。卽ち石炭、重油、木炭及植物性油（桐油、落花生油、綿實油、菜種油等）の代用燃料を以てすることで、事變前に於て木炭自動車は旣に試驗時代を經過し、江西省の如き普通車を木炭車に改造せるもの百輛以上に達してゐたと云はれてゐる。

斯くて支那事變の勃發に因り、公路も亦新なる情勢に入つたのであるが、更生支那に於ける華北交通、華中鐵道經營の自動車運輸事業に就いては旣に略述せるが如くである。

一方蔣政權下に於てはその計畫せる諸鐵道の建設が一頓挫を來し、之が早急なる完成を期すべからざるに至るや、計畫は一轉して公路建設に注重せられた。從つて蔣政權下に於ては公路の有する使命は一層重要性を增し、その役割は軍事上且つ經濟上に補助的地位より主役的地位へと高められたのである。

事變前に於て、西南支那は通車公路約一萬九千粁、西北支那は一萬二千四百粁、四川省は約四千五百粁を有してゐたのであるが、その內最も重要なる幹線は、川黔（貴陽—昆明）、滇（貴陽—昆明）、成渝（成都—重慶）、川陝（成都—漢中）、西漢（西安—漢中）、西蘭（西安—蘭州）、川鄂（成都及重慶—思施—宜昌）等で、事變後蔣政權は之等諸線の未成區間の完成を急ぎ旣成區間に改良を加へた。

事變後建設に着手せられたる幾多の新線中注目すべきは康滇（康定—昆明）、滇桂（昆明—百色）、甘川（臨洮—成都）、青康（玉樹—康定）、滇緬（昆明—ラシオ）、靖黔（靖西—貴陽）、川鄂（宜昌—巴東—萬縣—恩施）、漢渝（漢中—西鄉—萬源—重慶）、康印（康定—巴安—塞的亞）等で、事變前測量中のもの大部分を占めてゐるのである。

蔣政權が重慶に後退したる後、西南に於て最も有效に利用せられたのは粵漢鐵道であるが、廣東失陷後に於ては桂林—南寧—鎭南關と佛領印度支那とを結ぶ公路が之に代つた。然るに皇軍の南寧進攻後該公路は切斷せられて輸血路としての機能を喪失し、最近まで滇緬公路即ち昆明—ラシオ間の路線が最も重要なものとなつてゐたのである。該公路は民國二十六年末（昭和十二年）工を起し、十箇月餘にして完成したもので、ビルマ領に於ては昆明より貴陽を經て重慶と連絡してゐたが、そのラシオよりマンダレイを經てラングーンに通じ、支那領に於ては昆明より貴陽を經て重慶と連絡してゐたが、その後威寧、瀘州經由の新路線竣成し、重慶—昆明間の距離は著しく短縮せられた。昆明—ラシオ間は地勢險峻にして輸送力に著しき制限を受くるのみならず、雨期に於ては交通殆ど杜絶の狀態に陷るのが重大缺陷である。靖黔公路は南寧陷落後急造せるもので、廣西、佛領印度支那境の靖西より平馬を經て欽黔公路と合し南丹より北上し貴陽、重慶に達し、一方靖西よりカオバンを經て河內に通ずる新なる輸血路であつたが、皇軍の佛印進駐後無價値となつた。

之等公路の改良建設乃至は運營に所謂援蔣國が如何なる援助を與へてゐたかは看過すべからざる所であるが、一九三八年十二月蔣政權と米國との間に二千五百萬弗の貨物自動車購買借款成立し、契約車輛一千臺はラングーン及海防を經て西南地方へ運ばれ、之が爲米國人二名の指揮の下に六百人の機械工及運轉手がシンガポール及上海に於て雇用されたと傳へられた。右借款契約に於ては、購入貨車は紐育ユニバーサル・トレーディング・コーポレーションを經て米國より輸入すべきガソリン、機械類、醫藥類、並に福興公司を經て米國へ輸出すべきウッド・オイルの輸送用に充つることと定められたが、軍用及その他の用途に供せられたことは殆ど疑ふ餘地はないと言つてもいゝであらう。

蔣政權に對する蘇聯の援助は各方面に亙つてゐることは周知の事實であるが、獨蘇戰勃發迄西北と蘇聯とを結ぶ寶鷄—蘭州—迪化—トルケスタン公路上に於て蘇聯製十噸貨車二千臺が繁忙なる運輸を行つてゐたことはその一端を示すものであらう。

三、水　運

支那の商港の多くは河川口に於て發達した。これ即ち支那の海岸線は屈曲少くして良好なる海港を得難きことと、北支の一部の稍々事情を異にするを除けば、支那の商業が主として水路に依つて發達したことに基くものである。事變前鐵道及公路の發達見るべきものあつたとは云へ、面積の大なるに比し十分なりとは云ひ難く、從つて現在に於ても尙背後に廣大なる河川の流域を有せざる商港は、殆ど問題とするに足らざる狀態である。玆に條約に依つて開放せられたる諸港の大勢を事變の影響の未だ及ばない民國二十五年（昭和十一年）度支那海關統計所載出入船舶噸數に依つて見るに、海港としては靑島の七、五三六、二〇六噸、總數の五・二%を占むるを除けば、厦門の四、九九〇、八一二噸、三・四四%、芝罘の四、二四一、二九二噸、二・九二%、九龍の一、七五七、二四五噸、一・二一%を擧げ得るに過ぎず、其の他は孰れも二流乃至三流の貿易港と云はねばならない。之に反し河港は壓倒的勢力を占め、天津の五、一六五、二四七噸、三・五六%、上海の三一、八一〇、二五九噸、二一・九四%、漢口の八、一一〇、四四九噸、五・五九%、南京の一〇、八八九、四三六噸、七・五一%、廣東の八、三三八、九七二噸、五・七

五%の如きは其の尤たるもので、就中上海は貨物輸出入額に於ても全國總額の五割以上を占めてゐたのである。

斯くの如く支那の商港は河港に依つて代表せられてゐるのであるが、由來支那の河川は治水施設不完全にして源流地方より土砂を流下し、下流に於ては年々水深を減ずるのみならず、河口に三角洲を形成し、出入船舶の航行を阻碍するの傾向顯著なるものあり、而も最近に於ける海運界の趨勢は漸次大船主義に傾きつゝあるに因り、支那の商港の大部分は、其の將來必ずしも樂觀を許さざる情勢にある。

事變前に於ける國民政府の港灣政策は、既成港を棄てゝ新港を開かんとするにあつた。卽ち從來の商港は幾多重大なる缺點を持つのみならず、外國の勢力牢固として拔き難く、後述するが如く航行權は英國及日本の左右する狀態にあつたが故で、最近隴海線終端港として築港せられたる連雲港の如き、其の政策の顯著なる現れで、諸外國の船舶の出入を絶對に許容しなかつたのである。更に孫文の示唆に基く東方大港（杭州灣乍浦附近）、北方大港（天津附近淸河口）、南方大港（廣東附近）建設計畫の如きも亦同一に律せらるべきもので、北方大港は天津と、東方大港は上海と、南方大港は英領香港と、夫々對抗せんが爲に計畫せられたものと見るも大過はないであらう。

支那人經營の最初の船舶會社は、同治十一年（明治五年）に創立された輪船招商局で、當時旣に英人經營の香港廣東澳門汽船會社・支那航業會社・印度支那航業會社等あり、招商局はこれ等諸外國船舶會社に對抗し、外國勢力の瀰漫を阻止せんが爲に、李鴻章に依つて企業されたもので、現京山線の前身たる唐胥鐵道は實に同局汽船及海軍へ燃料を供給する必要上敷設されたものである。

爾來約三十年間支那航運業は招商局に依つて代表され、日露戰爭後利權回收熱の產物として、大達・政記・寧紹・肇興等の汽船會社が相次いで設立されたが、歐洲大戰に依つて外國船舶の支那引上げに刺戟されて、三北・鴻安の有力會社及幾多の小會社が創立され、事變前に於て總噸數一千噸以上を有する支那船舶會社は一一六社を算したが、資本額百萬元を超ゆるものは、招商局以下七社に過ぎなかつた。

招商局の歷史は、同局汽船は嘗て日本及米國並南洋へ航路を開いたことを誌してゐるが、事變前に於ては支那船舶の定期航路は沿岸及內河の範圍に限られてゐた。左に同治三年（元治元年）以降民國二十五年（昭和十一年）に至る支那各港出入船舶各國別噸數を示さう。

○支那各港出入船舶噸數（單位千噸）

年度	日本	英國	米國	獨逸	佛國	和蘭	諾威	伊太利	其他	支那	合計
同治元年—光緒九年	一	三、三五三	二、四二一	五四八	一〇五	六三	二八	四	一九五	三八	六、七四五
光緒二十七年—三十一年	六、二七三	二九、八五一	八二四	七、五七三	一、一四三	一三九	一、三二三	六	七四〇	一二、三五五	五九、二四六
民國三年—七年	二四、九一七	三五、四二六	一、二六〇	六九五	五四八	五一八	五三六	一六	一、七七四	二四、二三五	八九、九二五
民國九年—十四年	三三、六七〇	四六、八二七	五、三七七	一、〇六五	一、六三三	一、四一三	一、一〇六	三三八	一、六四六	三一、八三八	一三五、四〇九
民國二十一年	一九、七七六	五九、四三〇	五、三七六	二、二九四	一、四八八	三、〇二九	六、一五五	七三四	三、一三九	三三、八八八	一三五、四〇九
民國二十二年	二〇、一六六	五八、二二五	五、三五一	二、三五四	一、二〇八	二、六七九	五、七五〇	九〇〇	三、四九九	三七、二五五	一三七、三七九
民國二十三年	二〇、一三九	五八、八六七	五、四〇七	二、三四三	一、五六二	二、五二七	四、四七五	七五六	三、二四七	四一、一五一	一四〇、四七四
民國二十四年	二一、九一九	六〇、一二三	四、七八六	二、七三〇	一、五六六	二、四四一	四、五六四	八〇九	三、〇九九	四一、九五五	一四三、九四八
民國二十五年	二四、九二四	五七、三四六	四、四一七	二、六二四	一、五九八	二、五五一	四、五四八	五七九	三、五五五	一四五、〇一九	

支那航運界の大勢は右表の示すが如く、事變前までは英國が覇を唱へてゐたのであるが、歐洲大戰當時には、

從來全出入噸數に對する比率最高六四%を占めてゐたのが三九%內外に下降し、之に反し日本は從來の一%乃至四%より二八%まで飛躍し、支那も亦從來の二〇%內外より二七%まで增進した。滿洲事變後趨勢は再び變化し、日本は排日の影響を受けて一五%乃至一七%まで降り、英國は大戰前の地位を恢復し、支那は三〇%まで遞增した。

以上の如く事變前に於て支那航運業の地位は稍々向上したとは云へ、大勢は依然外國船舶の恣なる活躍を許してゐた狀態に在つたのである。

次に民國二十五年（昭和十一年）に於ける支那主要船舶會社を擧ぐれば左の如くである。

會社名	本社所在地	設立年	資本（元）	所有隻數	噸數
招商局	上海	同治十一年（明治五年）	一一、七四八、二五一	二八	五〇、七五〇
寧紹公司	上海	光緒三十四年（明治四十一年）	一、五〇〇、〇〇〇	三	八、一七〇
肇興公司	上海	宣統元年（明治四十二年）	一、五〇〇、〇〇〇	八	九、九五〇
三北公司	上海	民國三年（大正三年）	二、〇〇〇、〇〇〇	一八	三五、八七〇
鴻安公司	上海	民國四年（大正四年）	一、〇〇〇、〇〇〇	一四	一〇、九〇〇
政記公司	芝罘	民國九年（大正九年）	二、五〇〇、〇〇〇	二五	三三、二五〇
民生公司	重慶	民國十四年（大正十四年）	一、〇六二、五〇〇	二四	六、五〇〇

卽ち最も歷史古く且つ最も有力なのは招商局で、同局を支那を代表する船舶會社と見て異議はないであらう。これ卽ち左に於て同局の業績に依り、事變前に於ける支那航運業の一端を窺はんとする所以である。

國民政府が外國の既得權を回收又は制限せんとした意圖は、他の有ゆる部門に於ても之を見出し得るのであつて、船舶航行權のみが獨り其の政策から超然たるを得なかつたことは勿論である。

支那は道光二十二年（天保十三年）の英支江寧條約及其の他に依り沿岸貿易權を、咸豐八年（安政五年）の英支天津條約に依り內河航行權を、夫々英國及其の他の諸外國に許容したのであるが、民國十五年（大正十五年）國民政府は關稅自主權の回復に一應の成功を收めたのに氣を得て、航運自主權の接收を企圖し、民國十八年（昭和四年）外人の內河航行權の禁止、長江航行權及沿岸貿易權の限定等の原則を定めたが、未だ關係各國と具體的商議に入らず、次いで水先案內權、海關代行海事行政權の接收を圖つたが、海關代行海事行政權の一部接收に成功したに過ぎなかつた。

一方に於て國民政府は國營水運會社を設立し、資本五千萬元を集めて、河船十二隻、海洋船二十隻、總數十四萬噸を新造し、以て外資水運業を壓迫せんと計畫し、之亦何等具體化するに至らずして已んだが、招商局の國有國營を斷行し、特權を附與して外國船舶との競爭を可能ならしめた。

國營實施前の招商局の營業成績は、畢竟するに不振の二字に盡きる。民國十五年（大正十五年）度卽ち整理開始の前年度に於て、缺損五、〇〇五、〇〇〇兩、負債一〇、六八九、〇〇〇兩に達し、正に破產狀態にあつた。其の原因は、企業經營の腐敗、內亂の影響、外資航運業の壓迫の三項に要約し得るが、前二項は支那近代企業の發達を阻害する二大要素であり、必ずしも招商局に就いてのみ言ひ得ることではないが、其の極めて顯著なる現れであると言はれてゐる。

昭和二年國民政府は招商局整理委員會を特設し、同局の整理を講究せしむると共に、其の業務を監督せしめた

が、成績更に擧らず、營業日に衰落する狀態であつたので、民國二十一年（昭和七年）十一月政府は遂に國有國營を斷行した。然るに其の後と雖も整理の實容易に擧らず、前途憂慮すべきものあり、同局業務の改善向上を圖らん爲には、一大英斷を必要とする狀態となつたので、國民政府は遂に業務上の大整理を行ひ、新船を購入して各航路に配置すると共に、水陸聯絡運輸の獨占、同局發行倉庫證券及船荷證券に對する低利融資、公用材料運輸の獨占等の特權を附與した。

右特權の中注目すべきは水陸聯絡運輸で、民國二十二年（昭和八年）十一月開始せられた隴海線との聯運を最初とし、二十四年膠海線、二十五年京漢線及江南線、二十六年津浦、京滬、滬杭甬、北寧（現京山）、南潯等と夫々聯運を開始したが、その中最も成績良好なのは連雲港を經て隴海線と上海とを結ぶもので、民國二十四年度に於て既に上海積出貨物二一、一七三噸、運賃九一、四三二元、隴海積出貨物一三八、五五八噸、運賃三七三、四三〇元といふ成績を擧げ、翌二十五年度には二三萬噸、七三萬元を擧げ得たので、招商局は不定期就航を定期に改めた。斯くて同局は恐慌の最も激化せる民國二十五年度に於て、積載貨物噸數は國營實施前三年間の平均數二七四、二四二噸より三八七、九七九噸に、運賃收入も又之に伴ひ五、一九四、〇〇〇元より七、八七二、〇〇〇元に增加した。乍併、收支關係は依然缺損で、民國二十三年（昭和九年）度に於て二、三二一、〇〇〇元の赤字であつたが、翌二十四度に於て初めて三〇〇、〇〇〇元餘の利益を擧げた。

以上の如く、國營實施後に於ける招商局の業績は或る程度に於て改善せられたと見るを得るのであるが、それは一面に於て國民政府の航行權回收政策が、强硬なる外國の反對を豫想せらるゝ方面を回避し、招商局の强化に依つて間接的效果を收めんとしつゝあつたものと解釋しても大過はないであらう。

乍併同局の前途に一抹の暗影を投じたものは巨額なる負債で、民國二十四年三月末現在に於て元利未拂額總計三四、一三五、〇九六元に達したのであるが、內に英米借款が含まれてゐることは看過すべきではないであらう。事變前招商局の負へる外國借款は、滙豐（香上）銀行借款（英）及花旗銀行借款（米）で、外に英國團匪事變賠償返還金よりの汽船購買借款がある。

滙豐銀行借款は、招商局の最大なる負債で、民國元年（明治四十五年）一、五〇〇、〇〇〇兩を借入れたが、民國十二年（大正十二年）之を五、〇〇〇、〇〇〇兩に借替へた。利息八分、民國十七年以後十六年賦であつたが、延滯元利金累積し、民國二十四年には元利未拂額一二、四五二、八八八元に達してゐた。本借款の擔保は所有船舶の殆ど全部及上海埠頭倉庫、天津其の他八開埠地の財產等で、招商局側に於て契約條件を履行せざるときは、債權者は右財產を處分することを得るといふ約款は、場合に依つては輕視を許さぬものである。

花旗銀行借款一、〇〇〇、〇〇〇兩は、民國十五年（大正十五年）錢莊借入金償還の爲、一箇年期限、利率八分五厘を以て借入れた短期借款で、民國二十四年現在未拂元利金は一、四〇〇、〇〇〇元であるが、本借款は純然たる經濟借款である。

次に新船購買借款であるが、民國二十五年（昭和十一年）四月、英國より購入の汽船四隻總噸數九、八〇〇噸の新造船代金に對するもので、英國關係團匪事變賠償返還金より之を借入れたのである。金額は三四九、六三八磅（五、一三四、一二八元）、利率五分、十年賦で新造船四隻を擔保とし、其の營業收支を特別會計に依つて處理し、

元利支拂に充當する外、國民政府財政部が最後的支拂保證をなすものである。斯くの如く支那が、外國船舶航行權回收の側面的工具の唯一なるものとなしつゝあつた招商局の財産中に、英國の資本が介在し、それは時に應じ政治的關係に移動する可能性を十分に持つものであつたことは、看過し難き所であらう。

以上の述べ來りたるが如く、支那航業は他の交通機關に比し發達遲々たるものがある。而して國民政府の當局が、この重要にして且つ最も低廉なる運輸機關の改善發展を閑却したかに見ゆるのは、列國が條約に依つて保護せられたる航業を有する關係上、支那航業發展の爲巨額なる資金を供給しなかつたことに因るもので、更に事變前に於ける支那の狀態に於ては軍事上の有效性が比較的他の交通機關に劣るといふ理由も擧げ得るであらう。

事變前に於ける支那の航業は大體に於て以上の如き狀態にあつたのであるが、鐵道、公路、航空と共に、事變に伴ひ情勢は一變した。先づ擧ぐべきは日支間に於ける海運の整備で、昭和十四年八月五日東京に於て東亞海運株式會社が成立した。資本總額は七千三百萬圓全額拂込で、出資會社は日本郵船、大阪商船、日清汽船、近海郵船、原田汽船及其他の十一社、從來支那關係の航路を經營してゐた船舶會社の殆ど全部を網羅し、郵船系會社は現物千八百萬圓、現金千百五十一萬圓、大阪商船は現物千二百五十萬圓、現金九百五十萬圓を夫々出資した。所有船舶は數十隻、總噸數十數萬噸で、郵船系及商船共に所有船を提供した。前記現物出資の大部分は卽ち之である。

同社の事業は、日支間、支那沿岸、支那外國間等に於ける海運業、碼頭倉庫業及附帶事業の經營並に關係事業に對する投資等で、經營航路は、內地—天津間、內地—靑島間、內地—上海間、內地—南支間、臺灣—上海間、天津—南支間、大連—南支間、大連—北支間、天津—上海間、天津—南支間、大連—南支間等である。

次に擧ぐべき航運統制會社は、上海內河汽船株式會社（上海內河輪船股份有限公司）である。事變勃發後中支那に於ける內河水運は一時殆ど休航の已むなきに至つたが、間もなく上海を中心として蘇州河、黃浦江上流其の他江南に四通八達する大小クリークに於て、日支外汽船が無統制なる航行を開始したので、昭和十三年三月當局は日淸汽船を主體とする江浙輪船公司を設置し、支外汽船も之に加入せしめ、公司所屬以外の汽船の航行を禁止した。昭和十三年七月二十八日更に統制の强化を圖り、日支合辦に依る維新政府の法人として上海內河汽船株式會社を創立した。その資本總額二百萬圓（二分の一拂込）、內、中支那振興會社の引受額は六十萬圓である。新會社創立と同時に、江浙輪船公司の事業は吸收せられ解散した。同社の事業は、旅客貨物の運送、船舶の賃貸借、倉庫碼頭及附帶事業の經營等で、營業航路は蘇州河線、黃浦江線、長江線の三線に大別せられ、上海、鎭江、南京、蕪湖を中心として主要各地に延びてゐる。尙本公司の事業と密切なる關係を有するものは、揚子江駁運股份公司（資本二十萬圓）、南京碼頭工人福利公司（資本二十萬圓）あり、何れも日支合辦である。

次に述ぶべきは蔣政權下の航運であるが、事變に依り蔣政權は海岸線を日本海軍に封鎖せられ、漢口の陷落と共に長江下流の水運を失ひ、更に廣東の失陷と同時に珠江及西江の海口を奪はれた。かくて蔣政權下に於ける航運は國內河川に限定せらるゝに至つたのであるが、この情勢に對應せんが爲に、國營招商局と各汽船會社とは長江航業聯合辦事處を組織し、又、各商埠の航政局は協力して內河航業聯合辦事處を設置し、揚子江中流、岷江、嘉陵江及その他河川に於ける內河汽船の航行の管理に當らしめてゐる。尙この外注目すべきは、民船の活躍であ

ることを附記して置かう。

四、航　空

航空事業に關する支那政府の施設は、宣統二年（明治四十三年）清朝政府參謀部が、北京郊外湖里堤に航空傳習所を設けたのに始るのであるが、これは前年佛國人バロンが上海に於て試驗飛行を行つたのに刺戟されて開設したもので、特に擧ぐべき何等の業績もない。次いで民國二年（大正二年）第三師長曹錕は南苑に航空學校を設け、飛行機十二臺を佛國より購入し、佛國人教官指導の下に實習を行はしめたが、間もなく飛行機は破損して用をなさざるに至り、民國八年（大正八年）十一月陸軍部は英國ヴキッカース商會と一百八十萬磅の飛行機購入借款を締結し、飛行機百五十臺を購入せんとしたが、借款の過半は軍費に流用せられ、購入機も技術未熟と施設不完全とに依り、年餘ならずして廢物と化した。

斯くの如く支那の航空事業は軍部に依つて開始されたが、北京政府時代に於ては、僅に奉直戰に際し奉天軍に依つて威嚇用に使用されたに過ぎず、商業飛行の如きは固より全く顧みるものすらなかつた。

國民政府成立後他の經濟建設と共に、商業航空事業も亦遽に活氣を呈するに至つた。民國十八年（昭和四年）四月國民政府は中國航空公司を創設し、尨大なる航空路開發計畫を樹てたが、次いでカーチス系の米國アヴィエーション・エッキスプローレーション會社と航空郵便輸送契約、飛行學校及機器工場設立契約を結び、米國會社に上海—漢口、南京—北京、漢口—廣東の三航空路に對する排他的獨占權を附與し、航空材料及技術は米國側に

於て、諸施設は中國公司側に於て夫々受持つものと定めた。

右中國航空公司は鐵道部長孫科を理事長とし、資本金一千萬元は之を國庫より支出する豫定であつたが、固より斯る餘裕ある筈なく、一方交通部は別に米國スティムソン・ロイド會社と上海—南京間航空郵便輸送契約を結び、中國航空公司に先ち業務を開始した。茲に於て政府內に於ける不統一は暴露せられ、世論の批難を招くに至つたので、翌十九年七月政府は前契約を破棄し、改めてチャイナ・エアウェイ會社と航空契約を結び、中國航空公司を米支合辦組織に改め、資本引受額は支那側五五％米國側五五％と定め、定期航空を開始した。

斯くの如くにして支那に於ける商業航空事業は米支合辦に依つて創設せられたが、民國十九年九月國民政府は更に獨逸ルフト・ハンザ會社と提携して歐亞航空公司を創立し、民國二十三年（昭和九年）に至り初めて支那資本に依る西南航空公司の設立を見、民國二十五年（昭和十一年）十月には日支合辦の惠通航空公司が出現した。事變前に於ける各公司經營の航空路の延長粁は、中國航空公司二、五〇〇粁、惠通航空公司一、五三五粁であつた。

以上の如く航空事業開發の爲、支那は何等躊躇することなくして外國の資本と技術を輸入した。表面に現れる範圍に於て、支那航空事業に投下せられたる資本は、米國四百五十萬元、獨逸三百萬元、合計七百五十萬元及日本資本若干に過ぎないが、左の事變前四年間に於ける飛行機及其の附屬品（軍用機を含まず）の輸入總額は支那航空界に於ける列國の分野の一端を示すに役立つであらう。

○飛行機及附屬品輸入數額（海關金單位）

種別	民國二十二年		民國二十三年		民國二十四年		民國二十五年	
	臺數	金額	臺數	金額	臺數	金額	臺數	金額
陸上機	一三三	五、〇七六、五八八	七八	三、三〇八、八五五	一三	五〇八、七六三	三	一七二、七二三
水上機	—	—	—	—	二	一八四、一六二	—	—
其他	—	—	一	七五、六九一	一	二八、〇〇〇	—	—
發動機	一一	一〇七、七四五	一五	九七、九七三	一〇	五六、五五七	四	四七、二七四
附屬品		八九六、三一五		九七三、〇五八		二五〇、六一三		二〇八、四二〇
合計		六、〇八〇、六四八		四、四五五、五七七		一、〇二八、〇九五		四二八、四一七

○各國別飛行機及附屬品輸入數額（海關金單位）

國別	民國二十二年	民國二十三年	民國二十四年	民國二十五年
佛國	三六、七六九	七五六、一三八	一〇〇	—
獨逸	四一四、八九五	六四、七五五	二〇六、〇四〇	二一六、七三八
英國	二一七、五五三	三七六、〇〇七	一四四、〇八五	二、〇九四
伊太利	八一六、九五六	二四一、七七四	—	—
米國	四、五九四、五四四	一、九三、〇〇八	六八二、四二六	二二八、〇二三
其他	四四、六八四	一、四五〇	七、五七〇	—
合計	六、一二五、四〇一	四、六三三、一三二	一、〇四〇、二二一	四四六、八五五
再輸出	四四、七五三	一七七、五五五	一二、一二六	一八、四三八
純輸入	六、〇八〇、六四八	四、四五五、五七七	一、〇二八、〇九五	四二八、四一七

飛行機及附屬品の輸入數額に於て、公路建設所要材料及經營資材のそれと同じく、米國が首位を占めつゝあつたことは注目すべきで、同國がこれ等部門に如何に力を注ぎつゝあつたかを知り得るであらう。

以下事變前に於ける各航空公司の概要を述べよう。

一、中國航空公司　米支合辦會社で民國十八年（昭和四年）創設、民國十九年七月改組、資本一千萬元を支那側五百五十萬元、米國側四百五十萬元負擔、公司董事會定員十名中交通部六名、米國側四名を任命、董事長は交通部より副董事長は中國人一名、米國人一名選任のこと定めた。米國側代表は初めアヴィエーション・エッキスプローレイション會社であつたが、民國十九年の新契約に於てはチャイナ・エアウェイ會社となり、其の後權利義務は汎太平洋航空會社に移つた。事變前公司の經營せる定期航空路は左の如くで、使用機はダグラスDC二、及DC三、ダグラス・ドルフイン、フォード、スチンソリテッド・コモドア等であつた。

線名	區間	粁數	開航年月	飛行回數
滬漢段	上海—漢口	八三一	民國十八年十月	一日一往復
滬蓉線 漢渝段	漢口—重慶	八二一	民國二十年十月	一週三〃
渝蓉段	重慶—成都	三二三	民國二十二年十一月	一週四〃
滬平線	上海—北京	一、二八八	民國二十二年一月	一週二〃
滬粵線	上海—廣州	一、八二二	民國二十二年十月	一週二〃

次に民國十八年（昭和四年）より民國二十五年（昭和十一年）に至る創業以來事變前迄の運輸成績を擧げよう。

年度	飛行總距離	旅客飛行粁	旅客員數	輸送郵便物量
民國十八年	九三、一六七粁	一〇六、八七五粁	三五四人	三、九三二磅

民國十九年	五三一、一九六	一、〇二七、九〇二	二、六五四	一七、八九三
民國二十年	七一六、二〇一	九七六、八三一	二、二九六	三四、四二八
民國二十一年	六九三、八四二	一、二四七、二六五	三、一五三	五〇、八五一
民國二十二年	一、〇二四、九六三	一、四五一、三八四	三、一三八	四九、二四六
民國二十三年	一、四三五、四六〇	二、五五三、二八三	五、二二四	五八、〇五二
民國二十四年	一、九五五、八〇一	五、八五七、一〇三	一〇、四〇四	六四、五二七
民國二十五年	二、四六六、四七七	一二、〇〇六、九四四	一八、五六七	七〇、八〇六

二、歐亞航空公司　民國十九年（昭和五年）九月創立、國民政府交通部と獨逸ルフト・ハンザ會社との合辦組織で、民國十九年二月締結の歐亞航空郵便輸送契約に依り、資本三百萬元を支那側三分の二、獨逸三分の一を引受けたが、獨逸側は大部分飛行機附屬品に依る現物出資である。公司理事定員九名中支那側六名、獨逸側三名を選任、契約締結の日より向ふ三年間獨逸側は航空路の經營に當ることと定めた。尙、公司は民國二十二年（昭和八年）五百萬元に增資し、民國二十四年（昭和十年）更に七百五十萬元に、又その後九百萬元に增資した。

公司創立の目的は歐亞航空路の開拓にあり、（一）上海—南京—天津—北京—滿洲里、（二）上海—南京—天津—北京—庫倫、（三）上海—南京—甘肅—新疆の三線を通じ、蘇聯を經て歐洲と結ぶ航空路を計畫し、其の一部を開航したが、滿洲事變及其の他の原因に依り繼續困難に陷り、遂に當初の計畫を改めた。事變前に於ける公司經營の航空路は左の如くで、使用機はユンカースJu五二、同W三三、同W三四、ユンカースF一三等であつた。

線名	區間	粁數	開航年月	飛行回數
平粵線	平鄭段	北平—鄭州	六五〇	民國二十三年五月	一週二往復
蘭包線	蘭州—包頭	八二〇	民國二十三年十一月	〃
陝滇線	陝蓉段	西安—成都	六二〇	民國二十四年九月	〃
	蓉昆段	成都—昆明	六八〇	民國二十五年四月	〃
滬新線	滬蘭段	上海—蘭州	一、八六〇	民國二十二年十月	〃

創業以來事變前に至る公司の運輸成績を左に擧げよう。

年度	飛行總距離	旅客飛行粁	旅客員數	輸送郵便物量
民國二十一年	二五三、六〇三粁	三二五、八四〇粁	五八九人	一、七五〇瓩
民國二十二年	四一二、六〇五	七七一、五二〇	八一〇	三、六一〇
民國二十三年	六〇三、二八二	九四五、二九〇	一、四七六	六、四六一
民國二十四年	七四四、七三五	一、六九二、三四六	二、九五一	一〇、三八二
民國二十五年	九一一、三一五	三、一二三、〇六三	五、一一五	二六、九六一

三、西南航空公司　民國二十二年（昭和八年）九月創立、資本三十萬元を廣東・廣西兩省政府に於て三〇%、民間に於て七〇%を負擔したが、民國二十五年夏西南事件解決後中央の所屬に歸した。公司は英國より飛行機を購入し、廣州—龍州、南寧—貴陽、貴陽—昆明、廣州—北海、廣州—福州等の五線を經營する豫定であつたが、廣州—龍州六四三粁に於て一日一往復、廣州—瓊州—南寧八七五粁に於て一週二往復の定期航空を行つたに過ぎなかつた。

民國二十五年（昭和十一年）七月公司は廣州—龍州線を佛領河內にまで延長したが、右は民國二十四年秋の佛支航空契約に依り、中國航空公司の滬粵線を延長し、河內に於てエール・フランス航空會社の巴里—河內線と連

絡する豫定であつたが、西南側に異議ありたる結果、西南公司に於て之を行ふこととなつたのである。公司の使用機はスティンソン及プス・モス等で運輸成績は公表しなかつた。

四、惠通航空公司　民國二十五年（昭和十一年）十一月創立、資本四百五十萬元で、滿洲航空株式會社、冀察政權關係者の出資に成るものであつた。公司經營の航空路は、天津を中心として北京、承德、張家口、張北及大連に至るもの、北京を中心として天津、山海關、錦州に至るものであつた。

支那事變發生後皇軍の戰果擴大に伴ひ前記航空公司經營線も急激なる變化があつた。先づ第一に擧ぐべきは惠通公司で同公司の航空路は加速度的に擴張されたのであるが、昭和十三年十二月十七日中華民國臨時、維新兩政府及蒙疆聯合委員會（現蒙古聯合自治政府）と日本當局者とは協議の結果、支那大陸に於ける空の交通路の一元的運營を行ふ爲、惠通公司を母體として中華航空株式會社（中華航空股份有限公司）を創立した。同會社は、民國二十七年（昭和十三年）十二月十日公布の中華航空株式會社法に基き設立せられた支那特殊法人で、資本總額は初め六百萬圓であつたが、昭和十四年九月五千萬圓（四分の一拂込）に增資した。出資者は前記三政權及大日本航空株式會社及惠通航空公司で、惠通航空公司の事業は總て新會社に移され、同公司は發展的解消を遂げた。

同社の事業內容は、旅客及郵便物又は航空機に依る貨物の輸送、航空機の賃貸借、其の他航空機を以てする一切の事業、航空事業の發展に資すべき事業、以上に附帶する事業等である。最近に於ける同社經營の定期航空路は、北京—大連間五〇〇粁、北京—包頭間六三五粁、北京—上海間一二五〇粁、上海—漢口間八三〇粁、北京—開封間六六〇粁、北京—運城間八一五粁、南京—安慶—九江—漢口間五七〇粁、廣東—汕頭間三五〇粁、廣東—臺北間九二五粁、廣東—海口間四七五粁等である。中華航空公司の發展に反比例し、中國、歐亞兩公司は事變後從來の定期航空路の大部分を拋棄するの已むなきに至つた。依つて中國航空公司は先づ漢口へ、次いで重慶に、歐亞航空公司は西安に、夫々本社を移し、新なる航空路を開拓するに至つた。最近迄兩公司は左記路線を經營してゐたのであるが、その孰れも不定期であつた。

中國航空公司　(一)重慶—香港、(二)重慶—昆明、(三)重慶—成都、(四)重慶—瀘州—敍州—嘉定、(五)重慶—萬縣—宜昌、(六)重慶—桂林

歐亞航空公司　(一)昆明—河內、(二)重慶—桂林—昆明—成都、(三)重慶—成都—漢中—西安—蘭州—寧夏、(四)蘭州—西寧—涼州

右諸線の內、對外連絡線として重要なのは、重慶—香港線及昆明—河內線であつた。重慶—香港線は香港に於てパン・アメリカン・エヤウェイと連絡して米國に通ずるもので、D・C・3二臺及D・C・2一臺の新銳機をこの線に配屬してゐた。昆明—河內線は河內に於て歐亞連絡線エール・フランスと連絡してゐたが、歐洲戰亂に依り該連絡線は停航するに至つたので、最近までインペリアル・エヤウェイズ線と連絡してゐた。以上諸線の外、一九三九年三月インペリアル・エヤウェイズは同社英濠線の寄航地たるラングーンよりラシオを經て昆明に至る新航空路を開き、又、蘇聯は最近蘇支航空會社を設置し、アルマアタより哈密に至る定期航空を開始した。之等諸線は孰れも空の援蔣ルートとして看過すべからざるものであつた。

三、香港

香港の概念（面積、人口及住民―地勢及氣候―政治―財政及幣制―對外貿易―產業）　香港の交通機關（鐵道―道路―海運―航空）

香港の概念

一、面積、人口及住民

香港島は東經百十四度五分より十八分、北緯二十二度九分より十七分に位置し、支那廣東省珠江（粤江）口の東方に在る一小島で、廣州を去ること約九十哩、リームーン水道を距てゝ九龍半島と相對してゐる。同島は東西に長く約十一哩、幅員二哩乃至五哩、周圍約二十七哩で、面積は約三十二方哩である。

王領香港植民地とは香港島の外、九龍半島の南部三・九方哩及び支那より租借せる約三百五十六方哩の新領域 New Territories を含み、その總面積は約三百九十二方哩である。

人口は、一九三一年三月の國勢調査に依れば八十四萬九千七百五十一人で、うち香港四十一萬九百二十一人、九龍二十六萬四千六百七十五人、新領域九萬八千九百五人、水上生活者七萬五千二百五十人であつた。有職者は四十七萬七百九十四人、水上生活者七萬千二百六十四人、交通運輸從業者七萬千二百六十四人、農漁從業者

六萬四千四百二十人、金融及商業從業者九萬七千二十六人であつた。その後人口は漸次增加し、一九三八年半の推定に依れば左の如く百萬を突破してゐる。

地方別	英人及其他	支那人
香港	九、八七一	四四四、一三八
九龍	一一、三六一	三五二、八四九
新領域	四九二	一〇八、五三六

地方別	英人及其他	支那人
水上生活者	一、三七二	一〇〇、〇〇〇
合計	二三、〇九六	一、〇〇五、五二三

右總計は百二萬八千六百十九人で、最近尙增加の傾向にあるが、それは國際情勢の推移に因るもの大部分を占め、出生に依る自然增加は僅少である。

二、地勢及氣候

香港島は大部分山地で、不規則に隆起せる海拔二千呎內外の山々が東西に走り、平野と稱すべきものは殆どない。

九龍は九龍半島の突端に在り、概して丘陵地帶で河川に乏しい。

氣候は亞熱帶に屬し、冬季は北東貿易風の影響を受けて乾冷となり、夏季は南西貿易風に依つて高溫高濕となる。最冷月は一月で平均溫度五十九度八分、最低三十二度、最高七十九度三分である。最暑月は七・八兩月で、七月の平均溫度八十二度、最高九十四度、最低七十二度一分、八月の平均溫度八十一度七分、最高九十七度、最低七十一度六分である。

降雨は六・七・八の三箇月に最も多く、毎月平均十五吋内外が落ちるが、爾餘の月では一吋乃至五吋に過ぎない。

三、政　治

香港は嘗て紅香爐山と稱する一寒村で、海賊の巢窟、漁民の部落に過ぎなかつたが、一八三九年の阿片戰爭に際し英軍之を占領し、一八四一年一月英國全權エリオットと欽差大臣琦善との間に締結せられたる假條約に依り支那より英國に割讓せられ、一八四二年八月の南京條約第三條に依り支那をして之を確認せしめた。

次いで一八五八年英佛聯合軍廣東を占領するや、英國政府は、廣東領事パークスをして廣東地方官憲に交涉せしめ、香港島の對岸九龍半島の尖端約三方哩の土地に永代借地權を設定し、一八六〇年十月の南京條約追加條約（北京續約）第六條に依り、右地域を支那より割讓をうけた。更に一八九八年六月、香港地域擴張に關する條約に依り、香港の防備・保護に必要なりと稱し、マース灣（大鵬灣）及ディープ灣（深圳灣）を含む九龍半島北方隣接地域、ラン・タウ島（南大嶼島）及ランム島（南丫島）並に附近の島嶼を九十九箇年の期限で支那より租借した。

爾來英國は、東洋經營の根據地として本領域の開發に努力し來り、夙に東洋に於ける屈指の貿易港たるの地位を築き上げたが、支那事變發生後に於ては、その援蔣政策の策源地となり援蔣物資の供給地となつてゐたことは周知の如くである。

從來香港は、王領植民地として英國皇帝勅任の總督兼軍司令官 Governor, Commander-in-Chief の統治下に置かれてゐた。

行政權は總督に屬し、行政會議 Exeeutive Council に依つて輔佐され、行政會議は、駐屯軍司令官、植民地長官、檢事長、華僑事務長官、財務官、土木事業長官及三名の非官吏に依つて構成せられてゐたのである。

立法機關は、立法會議 Legislative Council と稱し、總督を議長とし、駐屯軍司令官、植民地長官、檢事長、華僑事務長官、財務官、土木事業長官、警察總監、港務長、保健事務長、非官吏八名に依つて構成され、非官吏八名のうち六名（三名は支那人）は英國皇帝これを任命し、一名は商業會議所の、一名は治安判事の推薦に依つてゐた。

一九三八年四月、支那事變發生後に於ける情勢の變化に對應せんが爲に、英帝國は植民地統治法の一部を改正し、香港總督の權限を擴張して軍政兩權を統轄せしめ、必要あるときは行政に關し新方策を採ることを許容し、隨時主要官吏を罷免し得るものとした。

四、財政及幣制

香港政廳の財政狀態は左の如くで、大體に於て順調であつた。

年度	歲入	歲出	剩餘又は不足
一九三五年	二八、四三〇、五五〇	二八、二九一、六三六	一三八、九一四

一九三六年	三〇、〇四二、九八四	二九、五一三、五二〇
一九三七年	三三、一九六、八六八	三二、一一一、二二六
一九三八年	三六、七三五、八五五	三七、一七五、八九八

主要財源は土地稅、特許稅、採石稅、酒、煙草及ガソリン稅、阿片專賣收入等である。

香港は自由港で、原則として輸出入貨物に對し課稅しない建前であるが、財政維持の必要上、煙草、酒類、ガソリン類に對してのみ賦課してゐた。一九三八年度に於ける之等品目の輸入稅收入は八百九十九萬八千百四十五弗で、歲入額の約二五%を占めてゐた。右の外、オッタワ會議の決議に基く一九三二年十月のエムパイア・プリファレンス條例に依り、香港政廳は領內に輸入せらるゝ英帝國製以外の自動車數に對し特別鑑札料從價一五%を徵收してゐた。

通貨は銀本位で單位は弗 Dollar である。本位貨幣はメキシコ弗銀貨（純度九〇〇の銀四一六グレーン）、所謂墨銀であるが、外に香港弗銀貨及英國弗銀貨等がある。補助貨幣には五十仙、二十仙、十仙、五仙銀貨、一仙銅貨がある。

紙幣は一、五、十、二十五、五十、百、五百弗の七種であり、發券銀行は香上銀行（滙豐、Hongkong Shanghai Banking Corp）、麥加利銀行（渣打、Chartered Bank of India, Australia and China）、印度商業銀行（有利、Mercantile Bank of India）の三行で、之等銀行發行の紙幣の外香港政廳發行の弗紙幣があるが、流通高の約八〇%は香上銀行券である。一九三八年末紙幣流通高は二億三千九百四十九萬一千百五十五弗である。

五、對外貿易

香港ヴィクトリア港は自由貿易港で、その生命は仲繼貿易に在つたのである。

一八四一年六月在支英國商務監督官エリオットの公布せる香港自由港に關する布告、並に一八四二年二月香港總督ヘンリー・ポッティンガーの發布せる自由港宣言に依り香港は自由貿易政策を實施した。近來英帝國は新興諸工業國の進出に對抗せんが爲に自由貿易主義を放棄し、大英帝國ブロックを形成しつゝあるが、香港は領域狹隘にして人口少く、消費市場としての價値大ならず、且つ工業地としても將來性を持ち得ざる關係上、依然自由主義を採つてゐた。

最近三箇年間に於ける輸出入貿易額を左に揭ぐ。（單位千香港弗）

	輸入商品	輸入金銀	計	輸出商品	輸出金銀	計
一九三六年	四五二、三五〇	七三、七二六	—	三五〇、八六五	一四三、八二一	—
一九三七年	六七〇、〇六四	三八六、四四五	—	四六七、三三三	三九五、三三六	—
一九三八年	六八一、一六九	九、六〇一	六九〇、七七〇	五二一、九〇三	二八、二四	七〇〇、〇三六

輸出入貿易を品種別に見るに、食料品、油脂類、織物及絲類、金屬類並に貨幣、金銀及地金類で、左表の示すが如く輸入額と輸出額との開きは極めて少く、輸入品は卽ち輸出品である點に於て、香港貿易は一特色を持つてゐた。左表は一九三八年度に於ける主要商品の輸出入額である。（單位千香港弗）

	輸入	輸出
食料品	一五二、四四一	二一〇、六九二
油脂類	七八、二三三	七四、二六〇
織物及絲類	七九、八三一	五五、八三一
金屬類	四八、一四四	三六、三三八
車輛類	一四、一四〇	二〇、〇三三
衣類	五、〇四三	二〇、五六一
貨幣、金銀及地金	九、六〇一	一八、一三四

香港貿易に於て支那の占むる率は、一九三八年度に於て輸入三七・七%、輸出四五・三%で、他國を遙に凌駕してゐた。之は地理的關係から見ても當然で、支那との貿易の多寡は直ちに香港貿易の消長に關與する所大なるものがある。しかし乍ら支那の外國貿易上香港の占むる地位を見るに、一八九〇年に於て貿易總額中輸入三八・九三%、輸出五六・七〇%を占めてゐたのが、その後漸減の一途を辿り、一九三一年には輸入一五・三三%、輸出一六・三一%、一九三六年には輸入一・八八%、輸出一五・〇七%に迄降下した。之が原因としては、支那沿岸諸港に於ける輸送及倉庫設備が漸次改善せれた結果、從來香港を經由してゐた貨物が直接支那諸港に仕向けられるに至つたことが、その尤たるものとして擧げられるが、支那事變發生後、特に帝國海軍の支那沿岸封鎖後に於て、香港は敵性貨物の集散地としての新なる性格を以て登場したことは周知の事實であらう。

左表は、一九三八年度に於ける主要國別香港輸出入貿易額（商品、金銀を含まず）である。（單位千香港弗）

輸入			輸出		
北支那	一一五、一九八	三七・七%	英國	五六、四一五	九・一%
中支那	一二、四九七		米國	五四、七〇六	八・八%
南支那	一〇五、五六九		印度	四〇、九六七	六・七%
獨逸	三九、〇三九	六・三%	日本	一八、七八一	三・三%
タイ	三六、二四一	五・八%	澳門	一三、六五〇	二・二%
佛印	三四、四一九	五・五%	印度	一一、七二五	一・八%
輸出			英國	二一、二一九	四・一%
北支那	六二、九三五	四五・三%	澳門	二〇、八三九	四・〇%
中支那	二八、一四八		タイ	一五、九七〇	三・一%
南支那	一三九、六四四		佛印	一四、四三二	二・八%
米國	五二、〇四一	一〇・一%	獨逸	一三、一三九	二・五%
英領マレー	三六、八八二	七・二%			
佛印	二三、一五五	四・五%			

六、產業

香港植民地の產業は、工業及漁業を主とする。

工業の中心地は香港島ヴィクトリア市一帶で、既成工業としては製糖、造船、錫精錬、セメント、煙草、編物等の各業があり、新興工業としてはメリヤス、ゴム靴、懷中電燈及電池等の各製造業がある。

うち最も古き歷史を有するものは造船業で、香港黃埔船埠 Hong Kong & Whampoa Dock Co. 及太古船埠 Taikoo Dockyard & Engineering Co. of Hong Kong の二會社がその代表的なもので、前者は長さ七百八十七呎、幅百二十呎、後者は長さ七百呎、幅八十六呎の乾船埠を有する。一九三九年度に於ける香港植民地の勞働者

數は四萬二千三百七十九人であるが、うち造船業従事者は一萬五百六十七人を數ふ。

由來香港の諸工業は造船業を除くの外、何れも地勢上の掣肘を受け發展を阻まれてをり、新興工業と雖もオッタワ會議の決議に依るイムペリアル・プレファレンスの恩惠・庇護の下に、英帝國内市場に依存して興つたものである。

漁業は主として新領域に於て行はれ、深海漁業が相當盛に行はれてゐるが、漁獲高は地方的需要を滿すにも足りない。

香港の交通機關

一、鐵　道

香港植民地は、香港の對岸九龍半島の南端九龍より租借地と廣東省との境界深圳に至る幹枝線約四十五粁の鐵道を有するが、この總延長は過去數十年來全く變化がない。

右鐵道は深圳に於て支那國有線と接軌し廣州に至るもので、全線を廣九鐵道と稱し、香港植民地内にあるものを英國段といひ、香港政廳廣九鐵道管理局に於て管理・經營し、支那領内に在る延長百四十二粁七七を支那段といひ、支那國有鐵道廣九鐵道管理局に於て管理・經營してゐた。

一八九七年英國は所謂五大鐵道の一として廣東―九龍間鐵道の敷設權を支那より獲得したが、翌九八年三月支那政府督辦鐵路大臣盛宣懷と英國怡和洋行とは借款草約を締結し、同線を英國資本を以て建設し、借款期間中英國に於て之を管理することと定めたが、團匪事變及南阿戰爭に災されて正約の締結遷延した。然るに一九〇五年廣東省民は粵漢鐵道回收の餘勢を以て本線の建設に反對したが、粵漢鐵道回收資金を香港政廳より借用するに及んで形勢一變し、一九〇七年三月英支間に廣九鐵道借款契約が成立した。右契約に依り香港植民地内の路線は英國に於て、支那領内線は英國借款に依つて支那側に於て、夫々建設することと定めた。

斯くて廣九鐵道は一九〇七年七月英支兩段同時に起工、一九一一年二月支那段即ち廣東大沙頭―深圳間百四十二粁七七先づ竣工し、同年八月英國段九龍―深圳間三十五粁七八が次いで終工した。枝線粉嶺―粉嶺沙頭角間九粁六六は、その後英軍當局の敷設した軍用線である。

建設工事は、支那段の容易なりしに反し、英國段は相當困難であつた。即ち英國段通過地方は概して山岳地帶で、特に租借地と廣東省との境界には標高二千乃至三千呎の大帽山脈の綿亙するあり、而もその地質は岩層より成り、隧道掘鑿に多大の困難を嘗めた。英國段に於ける隧道は總計五本、總延長八千七百九十四呎、建設費三百七十餘萬弗に達し、總建設費の三〇%を費してゐる。そのうち最長なるは畢科山 Beacon Hill 隧道で、延長七千二百五十六呎、三百七十餘萬弗を費し、二年四箇月の年月を經て漸くにして完竣したものである。

軌間は英支兩段を通じ四呎八吋半、使用軌條は英國段八十五封度、支那段八十封度、枕木は主として濠洲産硬木を用ふ。最大勾配は百分の一、最小曲線は四度である。

一九三八年末現在英國段所有輪轉材料は機關車十二、客車四十四、貨車百十、汽動車二、六十五噸クレーン・

カア一、レール・バス二、緩急車二、水槽車四、モーター・トロリー一で、貨車は三十噸のものもあるが、多くは十五噸である。

英支兩段は聯絡協定に依り直通列車の運轉を行ひ、收入は支那側六五%、英國側三五%の割合を以て分配してゐたが、一九三二年十月契約更新の結果、翌三三年十月以降右配分率を七二對二八に改めた。

九龍—廣州間に於ては從來九龍より飛箭號 Flying Arrow 及飛星號 Flying Star の二急行、廣州より飛鷹號 Flying Eagle 及飛龍號 Flying Dragon の二急行を夫々運轉し、兩驛間を約三時間を以て連絡してゐた。尙この外九龍—廣州間に直通三往復、英國段ローカル八往復程度の旅客列車の運行あり、斯る營業粁短き鐵道としては運輸繁忙の方であつたが、皇軍が廣州を占領して以來本鐵道は深圳に於て中斷せられた。

次に營業狀況を見るに事變前三箇年に於て左の成績を擧げ、大體に於て順調なる業績を殘してゐる。

	一九三七年	一九三六年
營業收入	一、三三一、四六八	一、二四五、四六九
營業支出	八九四、五三二	七九〇、七三六
營業益金	四三六、九三五	四五四、七三三
	一九三八年	
	一、九〇一、八八三	
	九六九、四六五	
	九三二、四一八	

本鐵道の運輸は旅客八七%內外、貨物一〇%內外の割合となつて居り、この點に於ては南京—上海間鐵道と同一範疇に屬し、他の支那鐵道と類を異にする。

運輸成績に關しては最近の數字を缺くが、一九三六年度に就いて見るに、地方旅客數は百八萬六千三百二十五人、直通旅客數は百七十四萬五百四十二人で、その差は甚しくない。然るに貨物に於ては地方一萬七千九百八十九噸、直通六萬七百三十一噸で、直通が七〇%內外を占めてゐる。

尙、香港ヴィクトリア市には香港電車會社 Hong Kong Tramway Co. の經營に係る市街電車あり、ヴィクトリアーケネディー間十哩二分の一の軌道を有し、九十七輛の二階造電車を運轉してゐる。右の外ヴィクトリア市の背後に在る所謂ピークにはケーブル・カアの設けあり、總督府廳より千三百呎の高所に達するもので、延長約一哩、勾配は二分の一である。

二、道　路

香港植民地の道路は發達著しく總延長三百七十一哩に達する。うち香港島に在るもの百七十三哩、九龍に在るもの百六哩、新領域內に在るもの九十二哩で、之を鋪裝に依つて種別すれば、アスファルト二百九十三哩、セメント道床アスファルト鋪裝二十哩、碎石道床タール鋪裝十三哩、コンクリート鋪裝十七哩、セメント道床花崗岩又は木煉瓦敷三哩で、土路は三十九哩である。

右道路の大部分は自動車を運轉し得る。香港の有する自動車數は、一九三九年に於て、乘用車四千八百二十三輛、バス五十輛、トラック千二百一輛、ディゼル車百九十一輛である。

三、海　運

香港植民地に於ける海港は、ヴィクトリア港 Victoria Harbour を唯一のものとする。港灣は香港島と九龍半

島に挾まれ、東は鯉魚門 Lyemun より西方昂船洲 Stonecutters Island の西端と青州 Green Island の西端とを結ぶ一線に至る約十七方哩の水域を稱するのであるが、今次大戰發生後西口は閉鎖せられ、東口を出入口としてゐる。

港内の水深は二十四呎乃至七十八呎で、巨大なる近代海洋船の出入も自由である。港灣施設は世界に誇る所で、香港側に十二本の固定棧橋があり、九龍側にも五本これを設けてゐる。港内水面には船舶繫留浮標百六個あり、うち四十八個は香港政廳の所有に屬し、殘餘五十八個は私有である。政廳所有のものは、A級船舶（船長四五〇—六〇〇呎）用十七個、B級船舶（船長三〇〇—四五〇呎）用二十七個、C級船舶（船長三〇〇呎以下）用四個に分たれてゐる。

附屬諸設備も亦完備してゐるが、特に倉庫は收容能力百萬噸と稱し諸掛の低廉を以て著名である。倉庫設備の過半は香港九龍碼頭公司 Hong Kong & Kowloon Wharf & Godown Co. 均益貨倉公司 China Provident Loan & Martgage Co. 及ホルト碼頭公司 Alfred Holt & Co. の經營する所であるが、香港九龍碼頭公司所有のものが最も大きく、延面積三十四萬三千平方呎、收容能力三十萬噸に達する。

次に最近三箇年間に於けるヴィクトリア港入港外洋船噸數を左に擧げよう。（單位千噸）

	英國船	日本船	其他	計
一九三七年	五、八七五	二、一七九	五、七九四	一三、八四八
一九三八年	五、六〇七	八五〇	四、五二一	一一、〇六八
一九三九年	五、〇六〇	一、二三五	四、七七二	一一、〇六七

大東亞戰爭勃發前に於て、日本海軍の支那沿岸封鎖と大戰に因る船舶の不足及交戰國の船舶引上げ等に依り、ヴィクトリア港の出入船舶は二〇—二五%の減少を示してゐた。

四、航　空

歐洲大戰發生前に於て、香港は東亞に於ける國際連絡航空の中心をなしてゐた。即ちイムペリアル・エアウェイズは、その歐亞連絡航空路の終點を香港に定めエール・フランスも亦マルセイユ佛印間航空路を香港に延し、パン・アメリカン・エアウェイズの太平洋橫斷航空路は桑港よりマニラを經て香港に達してゐたのである。

而も一方支那主要都市と香港とは空路を以て相結ばれ、中國航空公司及歐亞航空公司は何れも香港へ定期航空を行つてゐたのである。

支那事變發生後支那との連絡は、僅に中國航空公司に依つて重慶—香港間に於て不定期に行はるゝに過ぎず、又、歐洲大戰勃發後に於てはエール・フランス先づ停航し、イムペリアル・エアウェイズは起點をダーバンに改めて辛うじて週一回の航空を持續してゐたが、ひとりパン・アメリカン・エアウェイズの太平洋橫斷航空路は、米國の援英、援蔣方策の强化と相俟つて益々その重要性を加へつゝあつたのである。

四、佛領印度支那

佛領印度支那の概念（面積、人口及住民—地勢及氣候—政治—財政—對外貿易—產業）佛領印度支那の交通機關（鐵道—道路—水運—航空）

佛領印度支那の概念

一、面積、人口及住民

佛領印度支那は印度支那半島の東半を占め、北緯八度三十分より二十三度四十五分、東經九十九度十五分より百九度三十分に亙る熱帶に位置する。北は支那領雲南、廣西、廣東三省に接し、西北及西はビルマ、タイ國と境し、東はトンキン灣に、西はシャム灣に臨んでゐる。一九三六年度調査に依れば面積及人口は左の如くである。

	面積（千方粁）	人口（千人）	一方粁當人口
交趾支那	六四・七	四、六一六	七一
トンキン	一一五・七	八、七〇〇	七五
安南	一四七・六	五、六三六	三八
カンボヂア	一八一・〇	三、〇四六	一七
ラオス	二三一・四	一、〇一二	四
合計	七四〇・五	二三、〇三〇	三一

卽ち總面積は七十四萬方粁で、佛本國の約一・三六倍に、我が內地總面積の一・九四倍に當る。總人口二千三百萬人の大半はトンキン及メイコン河下流の平原に密集し、その六〇乃至七〇%は農民である。之を人種別に見るに、現存先住民たるモイ、フノン、カス等は外來諸族に追はれて山地に逃れ、原始的生活を營みつゝありて何等勢力なく、現在主民族を形成してゐるのは西方より侵入し來れるカンボヂア人（クメル族）、ラオス人（タイ族）、及安南人（安南族）等である。之等人種のうち安南人千六百六十七萬九千人、七二・四%、カンボヂア人二百九十二萬五千人、一二・七%、タイ人百三十七萬五千人、六・〇%、印度人百一萬七千人、四・四%、其の他六十五萬九千人、二・九%といふ割合で、外國人としては支那人が三十二萬六千人、一・四%を算し絕對的優勢な地位を占め、歐洲人は〇・二%、總數四萬二千二百六十人のうち佛國人四萬千三百人といふ狀態である。

支那人は交趾支那に集り、總數の過半はサイゴン及ショロンに居住し、該地方に於ては人口二十人に對し支那人一の割合を占め、印度支那全體から見ても五十人に一人の割合となつてゐる。彼等は多く廣東、福建等を出身地とし所謂華僑として商業上の實權を握つてゐるのみならず、又勞働者としても極めて有能である。

二、地勢及氣候

佛領印度支那の北部には、雲南山系の延長帶である所のトンキンの高地及ラオスの山地が擴り、之等山地より主として北西—南東の方向に向つて並走する數列の山脈を發し、各山脈の間には同一方向の裂谷があつてそれ等を分離してゐる。その西邊の奥地にはヒマラヤの新成山系が蟠居し、東邊は海岸と並進して所謂安南脊梁山形を

形成してゐる。

ラオス山地は印度支那の山系及水系の大核心をなすもので、メコン（湄公河）、ソンコイ（紅河）の二大河及その支流たるソン・ボ（黒河）、リヴィエール・クレール（清河）の外、東海岸に流れる河川の源をなしてゐる。メコン河はタイ國との國境をなし、總延長約五千粁（内二千五百粁は瀾滄江と稱し支那領に在る）、印度支那の大動脈で、カンボヂア平原と交趾支那平野を潤し、ソンコイ河はトンキン平野を養ひ、何れもその河口に於て大三角洲を形成してゐる。

氣候は大體に於て氣節風帶に屬するが、海岸よりの距離及南北の位置に依り、各地の氣候はかなりの差異がある。

カンボヂア及交趾支那は所謂赤道型の氣候で、バッタム・バンでは年平均氣溫二十七度六分、最涼月一月の二十五度三分と最暑月四月の二十九度四分との較差は二度三分に過ぎず、又サイゴンでは、最涼月十二月の二十六度最暑月四月の二十九度八分との間の較差は三度八分である。雨は夏季の季節風に依つて齎され、年量はバッタム・バンで千三百四十六粍、サイゴンで二千七粍である。

安南の山地は多雨型即ち安南型の氣候で、例へばユエ（順化）では最暑月七月の平均氣溫二十九度四分、一月には二十度四分迄低下するが、雨は夏より秋に多く、年量二千九百三十五粍のうち、十月に六百四十五粍、十一月に七百二十三粍が降るのである。

トンキン地方は氣溫の較差甚しく、ハノイの六・七月は二十九度二分、一月は十七度一分、雨季は五月より九月にかけてで、年量千八百九粍のうち、七・八兩月に六百七十七粍が落ちる。トンキンの高地、ラオス一帶は印度内陸の氣候に類似し變化甚しく、溫度の昇降も地方に依り又時間に依り之を異にするが、ルアン・プラバンの平均氣溫は五月で二十九度、一月で二十度六分を示してゐる。

三、政治

佛國は英國と印度を爭つて敗れ、爾來その侵略の歩武を印度支那に進め、一七八七年交趾支那と攻守同盟を結んで實權を掌握し、一八〇二年には院福映を段けて安南國王たらしめ、一八五九年佛西聯合艦隊のサイゴン占領後、サイゴン條約に依つて交趾支那を領有し、翌年カンボヂアを保護領とした。一八七四年更に安南を事實上の保護領としたが、一八八三年之と戰つてトンキン地方を割讓せしむると同時に該國を完全に保護國とし、一八六七年にはシヤム（タイ）に迫つてカンボヂアに對する優越權を拋棄せしめた。

斯る佛國の侵略政策は、從來安南を屬領視してゐた支那の感情を刺戟し、一八八四―五年兩國は遂に干戈を交ゆるに至つたが、その結果支那は一八八五年の天津條約に依り佛國の安南に於ける實權を承認した。

次いで一八九三年佛國はシヤムを威壓して、ラオスの保護權を取得し、一九〇四年メコン河西岸ルアン・プラバン地方の佛領たることを承認せしむると同時に、マルプレ及バルザク地方を得、一九〇七年バタムバン、シエム・レアプ、シソフォン地方とクラット港一帶の海岸地帶とを交換してシヤムとの國境を確定し、以て現在に至る。

尙、佛領印度支那總督の統治下に在る廣州灣は、一八九八年支那より九十九箇年の期限を以て租借したものである。

現在佛領印度支那は、直轄植民地交趾支那（Coehinchine）及トンキン（東京、Tonkin）、安南（Annam）、カンボヂア（柬埔寨、Cambodge）、ラオス（老撾、Laos）の四保護領より成り、政治的には之れを印度支那聯邦（l'Union Indo-chinoise）と稱する。

之等諸領は佛國大統領の任命せる印度支那總督（Gouverneur Général）に依つて統治せられ、總務長官（Secretaire Général）が補佐の任に當つてゐる。總督の諮問機關としては總督府評議會、印度支那最高經濟財政會議、國防會議等が設けられてゐるが、前者は高級官吏及軍人に依つて構成され、年一回非公開の會議を開催し、豫算稅務一般行政に關する事項を議決乃至答申し、後者は佛國人土着民略々同數の商工業關係者より成り、年一回非公開の通常會議に依つて豫算の審議、決算、道路費及その他土木費の檢査等を行ふ。

地方行政機關としては、交趾支那には交趾支那植民地政廳ありて交趾支那長官を置き、佛國人及土着民各十二名より成る植民地會議を設く。又交趾支那は本國議會に下院議員一名を送り、佛印全體の利益を代表せしめてゐる。

各保護領のうちトンキンは、一八九七年以來事實上植民地として總督の統治下に置かれ、理事長官（Résident Supérieur）に依つて統治せられてゐるが、安南及カンボヂアには國王あり、國王は理事長官に依つて代表せらるゝ佛國政府の意思の下に、內閣の補佐を受けて國內を統治してゐる。ラオスはルアン・プラバン王國とその他地方とに分つ。王國は北部にあつて、國王は理事長官の補佐の下に國政を司り、その他地方は佛國人理事官の統治下に置かれてゐる。之等各保護領には保護國會議及經濟財政會議が設けられてゐる外、トンキン及安南には人民代表會議、カンボヂア及ラオスには土人諮問會議が置かれてゐる。

尙、總督府はハノイに設置せられ、交趾支那植民地政廳はサイゴンに、理事廳はハノイ（トンキン）、ユエ（安南）、フノム・ペン（カンボヂア）、ルアン・プラバン（ラオス）に設けられてゐる。

四、財　政

佛領印度支那の國家豫算は聯邦全體のものと聯邦別とに分たる。一九三七年度の聯邦總豫算は六千百六十六萬千ピアストル、一九三八年は八千九百二十萬ピアストルであつた。主要財源は關稅、專賣收入、間接稅、郵便、電信、電話、鐵道等の收入である。尙各聯邦のうち安南の歲出入は一九三七年度八百六十九萬三千ピアストル、カンボヂア七百十七萬六千ピアストル、ラオス三百十一萬三千ピアストルであつた。

佛印の貨幣は銀本位で、銀貨一ピアストル（Piastre）を本位貨としてゐたが、一九三〇年五月の法令に依りピアストル貨は法律上金本位に基礎付けられた。換算率は十フラン＝一ピアストルで、本位貨幣たる金貨一ピアストルは純度九百の金六百五十五瓲卽ち十グレン〇三八を含有すべきものとしたが、實際には鑄造されてゐない。

現行通貨は一ピアストル、五十、二十、十セント銀貨、五セント白銅貨、一及二分の一セント銅貨等で、外に印度支那銀行發行の百、二十、五、一ピアストルの兌換券がある。

五、對外貿易

佛領印度支那の對外貿易は、世界大戰を契機として著しき進展をなし、一九二七年度に於ては五十五億九千九百萬フランといふ最高記錄を出したが、その後世界不況及物價低落等の影響に依り減退を續け、一九三三年には十九億二千五百萬フランに激減した。しかしながら一九三五年以降漸次恢復の兆を示し、爾來年々上昇を續けてゐること次の如くである。

○佛領印度輸出入貿易金額（單位百萬フラン）

年度	輸出	輸入	合計
一九三五年	一、二九八・三	九〇一・四	二、一九九・七
一九三六年	一、六八一・九	九七九・五	二、六六一・四
一九三七年	二、五九三・二	一、五六二・四	四、一五五・六
一九三八年	二、八四四・〇	一、九一六・四	四、七六〇・四
一九三九年	三、四八四・八	二、三八二・〇	五、八六五・八

佛印は關稅制度上準本國として取扱はれ、本國及アルゼリアとの貿易は相互的に無稅であるが、外國よりの輸入に對しては最高最低の複關稅制度を採つてゐる。主要輸出國は特殊の地位に在る佛國が第一位で、次いでは香港、シンガポール、米國、日本、支那等で、主要輸入國は佛國に次いでは支那、蘭印、シンガポール、日本、英國、米國等である。輸出物の大宗は米で、一九二七年頃には總額の六五%を占め、その後減少してゐるとは云へ尙四五%內外に達してゐる。之に次いでは玉蜀黍、ゴム、石炭、魚類、錫等である。主要輸入品は綿織物を第一とし、麻織物、金屬製品、機械類、鐵鋼、鑛油、棉花、紙、自動車、葡萄酒等である。

六、產業

佛領印度支那の產業中先づ擧ぐべきは農業で、各種農產物中米はその主たるものであり佛印全體の經濟の根本要素をなし、米の輸出額の增減、價格の高低は、國家の財政、國民の生活に重大なる影響を及ぼすのである。米の主要產地はメコン河下流の平野で、河口の三角洲全部よりカンボヂア、安南の高地に亙り、更にトンキンのソンコイ河流にまで及んでゐる。トンキン地方は二回作、なかには三回作の所もある。生產高は平年作で籾七百萬碪、玄米にして五百萬乃至六百萬碪、うち百萬乃至百五・六十萬碪が輸出される。左に最近三年間に於ける各地方別作付面積及生產高を擧げよう。

○米の作付面積（一、〇〇〇ヘクター）

	一九三六—七年	一九三七—八年	一九三八—九年
安南	一、〇七五	九三七	一、一〇七
カンボヂア	六八四	七七九	七八五
交趾支那	二、一六四	二、一五一	二、三〇八
ラオス	四〇〇	四八〇	四四四
トンキン	一、三二一	一、二三一	一、三四六
計	五、六四四	五、五八〇	五、九九〇

○收穫高（一、〇〇〇キンタル）

安南	九、二八〇	一一、三四一	三、七三一
カンボヂア	五、二四〇	七、九五九	—
交趾支那	三〇、五〇〇		
ラオス	二、一八〇		
トンキン	一五、九六二	一九、五六〇	—
計	六三、一六二		

米に次いで生産高の多いのは玉蜀黍、ゴム、コプラ、落花生、胡麻、莵麻子、カポック、胡椒等で、一九三七年度に於ける主要農産物の生産高は左の如くである。

○主要農産物作付面積及生産高

種別	作付面積（千ヘクター）	收穫高（千噸）	種別	作付面積（千ヘクター）	收穫高（千噸）
玉蜀黍	五〇〇	六〇〇	黄麻	〇・二	〇・一
珈琲	一〇	二・五	コプラ	三〇	三〇
茶	二〇	一五	落花生	一五	一二
ゴム	一二七	五〇	胡麻	四	三・五
葉煙草	二二	一五	莵麻子	四	五
甘蔗	四〇	六〇	胡椒	一・五	三・五
棉花	一五	一・二	漆	七	二・五
カポック	三・四	二・三			

牧畜は現在未だ發達してゐないが、將來性を有するものと見られてゐる。一九三六年現在家畜數は牛二百三十一萬四千頭、水牛百八十七萬頭、豚三百五十一萬四千頭、その他馬七萬八千頭、山羊五萬九千頭等で、牛及水牛は主としてカンボヂヤ地方に於て、豚はトンキン地方に於て飼養されてゐる。

佛印の總面積の五七%は森林地帶で四千二百萬ヘクタールに亙る。從つて林產資源は極めて豐富で、林業は主要產業の一をなしてゐる。林產資源はラオスの山地を主としその森林面積二千四百萬ヘクターのうち、伐採面積は一九三五年度に於て四十八萬九千ヘクターに達し、材種は建築及家具用材に適當なもののみにても七・八百種に上り、チーク、リム、グ、トラク等は特に著名である。生產高は一九三五年度に於て五十一萬七千立方米である。

佛印の鑛產資源は多種多樣に上り、採鑛業は夙に安南人及支那人に依つて行はれてゐたが、佛國人の資本が他產業に先ちて之に投ぜられた關係上、現在では殆ど佛國人の獨占に歸してゐる。主要鑛產としては石炭を第一とし、錫、金、亞鉛、タングステン、燐礦等之に次ぐ。石炭はトンキンのソンコイ河口附近の海岸から奥地にかけて產出し、生產高は從來百五・六十萬噸乃至百七・八十萬噸であつたが、最近二百萬噸を超え、その三分の二以上が輸出される。仕向先は日本、支那、佛國等で、我國でホンゲー炭と稱するのは卽ち之である。錫は石炭に次ぐ主要鑛產で、產地はラオスのカンモン地方、タイ國境のタケークの北東ナム・パテー溪谷を中心とする。亞鉛はトンキンのソンコイ河左岸の石灰石層中に存在し、ショー・ヂァンが中心地となつてゐる。

左に主要鑛產物生產高を擧げよう。

○主要鑛產物生產高（單位噸、石炭は千噸）

	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
石炭	一、七七五	二、一八六	二、二九九	二、三二三	二、五九七

亞鉛	一一、六〇二	四、二五〇	四、四五二
錫	二、三五九	一、五一二	一、五六〇
タングステン	三八三	三〇〇	二五六

四、四五二	五、四三六	
一、五六〇	一、五〇〇	
二五六	二七六	

水産業は豊な資源を擁してゐるにも拘らず、漁撈法は幼稚で未だ發達してゐない。主なる近海漁業區域はトンキン灣、安南沿岸及交趾支那沿岸等で、うちアロン灣は特に著名である。漁獲高は年額二十六萬噸に達し、重要なる輸出品の一に數へられてゐる。從業者は大部分支那人で、沿岸漁業には安南人も從事してゐるがその數は擧げるに足りない。

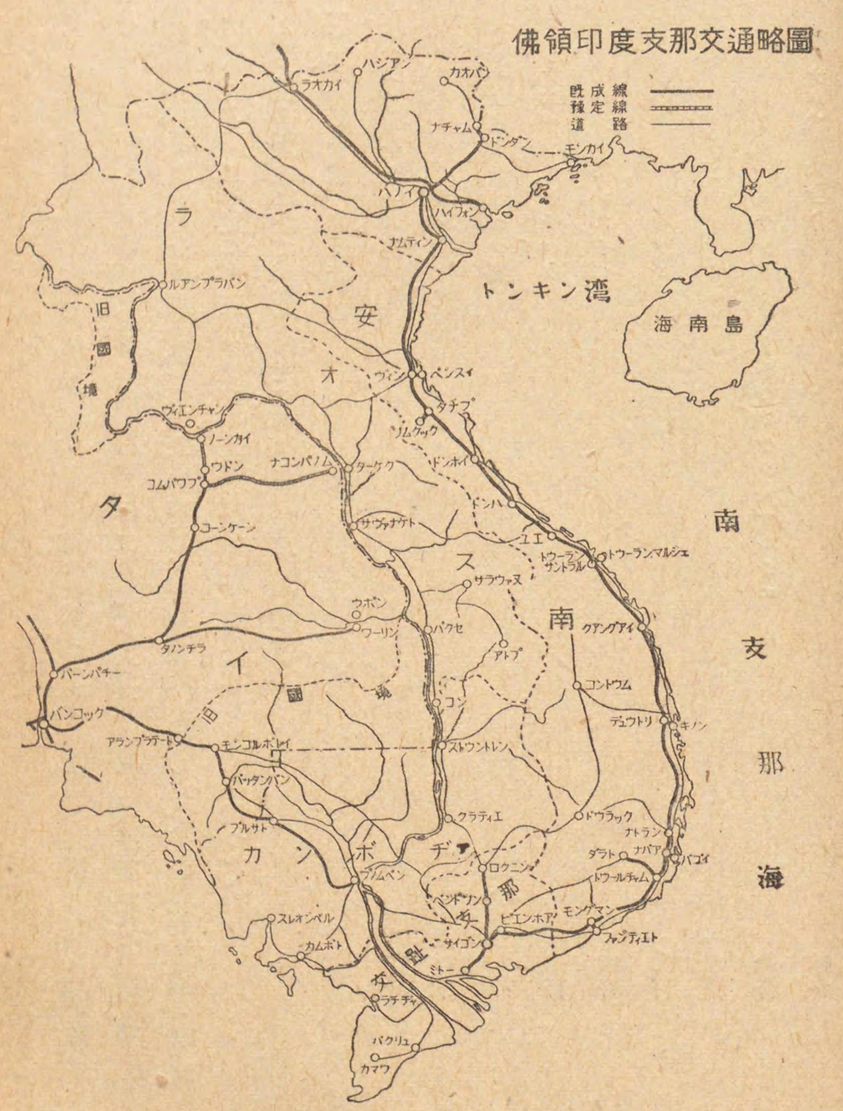
淡水漁業の漁場として有名なのはトンレサップ（大湖）で、天然の養魚場の名稱があり、漁業は主として土着民に依つて行はれてゐる。

工業は農業に附隨するもの、卽ち精米、釀造、製糖等を主とし、その他は國內消費を目標とする小工業に過ぎない。最近纖維工業及セメント工業等が企業せられつゝあるが、その發達は將來に俟つべきであらう。

佛領印度支那の交通機關

一、鐵　道

佛領印度支那の鐵道は、一八八一年サイゴン―ミトー間に於ける路線が民間の特許會社に依つて建設され、一八八五年に營業を開始したに始るのであるが、佛印全土に亙る鐵道建設案が實際に論議せらるゝに至つたのは、



一八九七年で、總督ポール・ドウメルの企畫せる所に係る。同案はサイゴンよりトンキンへ領域を縦貫し、海岸の諸港と富裕なる安南の谿谷とを結び、更に横斷鐵道に依りメコン河の水路と連絡し、ソンコイ河を介して支那に通ぜんとしたものであり、豫定線總延長粁は三千二百粁であつた。一八九八年十二月この建設案は本國政府の承認を得、二億フランの公債を募集して資金に充當し、計畫を實行に移したが、その後計畫の齟齬、物價の昂騰等に因り、一九一二年更に九千萬フランの公債を追加し、建設工事の進捗を圖つた。

一九三八年末現在に於て、佛領印度支那は左の幹支線を有する。

（一）國有鐵道（非免許線）

ハノイ―ナチャム線	一八〇粁
ハノイ―サイゴン線及支線	一、八六六粁
ハノイ―サイゴン間	一、七二九粁
ナムヂン―ドチョウ	一粁
ヴィン―ベンスイ	四粁
デュウトリー―キノン	一〇粁
タナプ―ソムクック	一八粁
トウーラン・サントラル―トウーラン・マルシエ	四粁
ナバア―バゴイ	四粁
モングマン―ファンティエト	一二粁
トウールチャム―ダラト	八四粁
サイゴン―ミトー	七〇粁
ベンドンソ―ロクニン	六九粁
プノム・ペン―モンコルボレイ	三三九粁
合　計	二、五二四粁

（二）雲南鐵道會社線（免許線）

ハイフォン（海防）―ラオカイ（老開）	三八四粁
ラオカイ―昆明	四六四粁
合　計	八四八粁

以上の如く、國有鐵道線二千五百二十四粁、雲南鐵道線八百四十八粁、合計三千三百七十二粁が佛印に於ける鐵道の總延長粁である。

右國有鐵道は、總督府鐵道局に依つて管理せられ、局内に管理、技術、營業の三部を設く。所管線は之をハノイ、トウーラン、ナトラン、サイゴン三鐵道區に分つ。雲南鐵道は印度支那雲南鐵道會社（滇越鐵路公司、Compagnie Francaise des Chemins de Fer l'Indochine et du Yunnan）の管理・經營する所に係る。

右諸線のうち、最も重要なのはハノイよりサイゴンに至る所謂印度支那縦貫鐵道で、北部線は一八九九年ハノ

イより工を起し、ハノイ―ヴィン間は一九〇五年三月に、中間區間たるユエ―トウーラン間は一九〇六年十一月に、ユエよりカン・トリを經てドン・ハアに至る區間は一九〇年六月に夫々竣工した。南部線は一九〇〇年サイゴンに於て起工、サイゴン―ニヤトラン間は一九一三年に竣工、翌一四年ナトランに達した。

斯くて本線はヴィン＝ドン・ハイ間及トウーラン―ナトラン間の未成區間を殘し、歐洲大戰の爲工事を中止してゐたが、戰後工事を繼續し一九二七年一月に至りヴィン―ドン・ハイ間開通し、次いで一九三五年一月トウーラン―クワンガイ間が、同年七月クワンガイ―デュウトリ―キノン間が、翌三六年一月キノン―テュイホア間が竣成、同年十月テュイホア―ナトラン間の竣工を最後に縱貫鐵道は全通したのである。ハノイ―サイゴン間千七百二十九粁である。

軌條は最初二十五瓩（八米又は九米）を用ひたが、新設線は三十瓩（八米、十米、十二米）を主としてゐる。但し幹線の一部に二十七瓩（十二米）、枝線に二十瓩（七米）のものがある。

本線は印度支那交通上重要部分を受持つのみならず、北方雲南鐵道と結んで支那西南地方に通じ、西方モンコルボレイ線の完成と相俟つてタイ、マレー半島を經てマラッカ海峽に達する一大國際交通路の一部をなすべき將來性を有するものであるが、營業上の見地よりすれば海運との競爭に敵し難い宿命的立場に置かれてゐる。

プノム・ペン―モンコルボレイ間鐵道は、最初私營鐵道として企業され、一九三六年國有となつたもので、三區間に分ちて之を起工、プノム・ペン―プルサト間は一九三二年七月、プルサト―バッタムバン間は同年十二月、モンコルボレイへの延長線は一九三三年六月に夫々開通した。

本線は廣大なる米作地域を通過するもので、米の輸送に重要なる役割を演じつゝある外、木材、油、樹脂等をメコン河のプノム・ペン港を經て水路サイゴンへ搬出してゐる。現在本線はモンコルボレイ―タイ國境間、サイゴン―タイニン―プノム・ペン間の未成區間を殘してゐるが、この兩區間完成の曉に於てはサイゴンとバンコックとは相結ばれ、本線の經濟的價値を一層高からしむるのみならず、前述せるが如く國際交通路の一部を形成するに至るのである。

ベンドンソ―ロクニン線はメコン河畔のクラティエに至る線の一部で、一九三三年八月開通したものである。本線はサイゴン―トウダウモット間の電氣軌道及トウダウモット―ベンドンソ間の共同使用線を通じ、サイゴンと連絡してゐる。本線の使命はメコン河中流流域の經濟開發にある。

ハノイ―ナチャム線及雲南鐵道は、北部國境地方の開發といふ經濟的目的よりも寧ろ、曾ては佛國の支那侵略の工具であり、最近に於ては所謂援蔣ルートの主要部分をなしてゐた點に於て著名である。

ハノイ―ナチャム線は一八九〇年に起工、一九〇二年四月に竣工した。本線は之を延長して支那領廣西に至らしむる豫定であつたが、當時遂に實現せずして已んだ。然るに一九三八年四月蔣政權と佛國シンヂケート銀行團との間に湘桂鐵道材料及現金借款成立し、支那側は粵漢鐵道衡陽より南寧に至る區間を、佛國側はドンダンより南寧に至る區間を、夫々建設するものと定めた。一九三九年十二月衡陽―柳州（馬平）間開通し、ドンダン―南寧間の一部線路も略成したが、皇軍の佛印進駐に依つて所謂援蔣ルートとして價値を喪失するに至つた。

印度支那雲南鐵道はハイフォン（海防）より昆明に至る國際鐵道で、佛印内に在るものはハイフォン（海防）―

ラオカイ（老開）間三百八十四粁、支那領に在るもの河口—昆明間四百六十四粁である。本線の支那領内線に對する佛國の利權は、一八九八年四月の「東京及雲南府鐵道、廣州灣租借及郵便業務に佛國人參加に關する交換公文」に依つて之を定め、次いで一九〇三年十月「雲南鐵道敷設及經營契約並附屬書」を以て細目を取極めたもので、支那政府は鐵道の獨立及必要なる土地を供給する外何等の義務を負はない。佛國政府は本線に對する權利を印度支那雲南鐵道會社に特許した。從つて本線は同會社に依つて經營せられてゐる。

本線の佛印領内線は一九〇一年に起工、一九〇六年二月之を完成し、一九〇四年支那領内線の工を起し、一九一〇年四月之を終つた。支那領内線通過地方は山嶽峭峻瘴癘の地で、海拔最高五千七百米に達し、人跡罕なる所も少なからず、隧道を穿つこと百五十八、その延長一萬七千八百六十四米、全線の二十五分の一に達し、就中河口—蒙自間百八十二粁に於てはその數實に百二十八の多きを數ふるのであるが、橋梁も亦多く四百二十五箇所、延長三千四百二十一米、波渡箐—猓姑寨間の峽橋は最も著名である。

以上諸線は總て一米軌間、單線である。ハノイ—ナチャム線の一區間は建設當時〇・六〇米であつたが、一八九六年に一米軌間に變更された。最大勾配は國有鐵道に在りては千分の十五、雲南鐵道では千分の二十五で、最小曲線半徑は百米であるが、佛印内に於ては大體緩勾配である。但しダラト枝線のアントライ—クロン間には千分の百二十の勾配あり、齒車軌條を使用してゐる。

道床は厚さ五十糎、幅二・六米の礫石道床である。軌條は長さ十二米に付三十瓩のものを用ひ、枕木は鐵又は木材で、鐵製枕木は重量四十瓩、獨逸製又はロートリンゲン工場製作のものである。海岸及潟附近では主として木材枕木を使用してゐるが、大部分は鹽水漬防腐のもので注入法に依れるものは極めて僅かである。用材は安南及交趾支那より供給せらる。枕木は軌條一本に付、接續部分は〇・四八米、他は〇・七三米の間隔を以て敷設せられてゐる。

車輛數は、一九三七年十二月末現在に於て、國有鐵道は機關車百九十五輛、客車四百三十八輛、貨車一千三百五十一輛（五瓲車は十瓲車に換算）、雲南鐵道は機關車八十九輛、客車二百七輛、貨車九百五十八輛で、客車は概ね四輪ボギー、客車は二十瓲及十瓲車を主とし、小數の十五瓲及五瓲車を交ふ。

以上諸線の建設費（人件費を含む）は、一九三八年十二月末現在に於て左の通りである。

〇佛領印度支那鐵道建設費（單位千フラン）

	第一次建設費	一九三七・一二・一現在補助費	一九三八年中に於る補助費	一九三八・一二・三一現在合計	一粁當り支出
ハノイ—ナチャム線	四五、三五二	一一、四九〇	八〇三	五七、六五四	三二〇
ハノイ—サイゴン及支線	六七八、一五七	七七、二五九	一二、六一九	七六八、〇四三	四一二
サイゴン—ミトー線	一一、六三四	二、八八八	三八五	一四、九〇七	二一三
ベンドンソ—ロクニン線	三五、一六七	一九	三三	三五、二一九	五一〇
プノム・ペンモンコルボレイ線	二二五、四七五	三八	二七	二二五、五三九	六六五
合計	九九五、七八六	九一、六九二	一三、八六六	一、一〇一、三四四	四三六
ハイフォン—ラオカイ線	七八、〇九二	一八、八五五	八、四〇三	一〇五、三八〇	二七四
ラオカイ—昆明線	一六五、四八九	六五、五一五	一〇、六六三	二四一、六六七	五二一
合計	二四三、五八一	八四、四〇〇	一九、〇六六	三四七、〇四七	四〇九
總計	一、二三九、三六七	一七六、〇九二	三二、九三三	一、四四八、三九二	四三〇

次に之等諸線に於ける旅客列車の運行狀況に就いて述べよう。一九三八年初現在に於て、ハノイ—サイゴン間には急行列車が毎日一往復し、パシフイク型及コンソリデーション型の機關車を使用して約四十時間を以てこの間を走破してゐる。その他サイゴン—ダラトー間に於ては、一週三回直通列車を運轉して居り、ハノイ—ナチャム間には二往復の直通列車があり、約六時間半を要する。ハノイ—昆明間に於ては晝間連絡列車が三區間に分つて毎日運轉せられ、三日目に夫々終端驛に到着してゐた外、ハノイよりは毎週金曜日に、昆明よりは木曜日に快速列車の運轉あり、約二十二時間を以て兩地間を連絡してゐたが、其後本區間はラオカイ—河口間鐵橋爆破の爲中斷せられた。

以上國有線及雲南鐵道の普通客車は、一、二、三、四の四等級に、雲南鐵道のレイル・カアはA、B、C、Dに分たれ、長距離直通列車には寢臺車、食堂車及冷房車が連絡されてゐる。尙、四等旅客の大部分は商人及農夫で、運賃が低廉であるのみならず、農產物及家畜類を車內に持込むことが許されてゐる。

旅客運賃率は、一粁に付一等〇・〇六ピアストル、二等〇・〇四ピアストル、三等〇・〇二ピアストル、四等〇・〇〇九ピアストルである。

佛領印度支那鐵道各線の營業成績は、大體に於て他國鐵道と同一傾向を辿り、一九三一年以後に於て恐慌の影響を受け、一九三六年に至つて漸く恢復の兆を示した。卽ち一九三五年度に於て營業總收入四百十六萬四千ピアストルに對し總支出四百六十八萬八千ピアストル、缺損五十二萬四千ピアストルであつたのが、一九三六年度に於ては、總收入五百十六萬三千ピアストルに對し總支出四百八十九萬九千ピアストル、益金二十六萬四千ピアストルとなり、最近迄每年剩餘金を計上しつゝある。雲南鐵道は殆ど恐慌に禍されることなく年々相當なる益金を擧げ來つた。

佛領印度支那鐵道の運輸の特徵は、旅客輸送に對し貨物輸送（小荷物を含む）の占むる割合が、他の大陸鐵道に比し少いことで、例へば一九三八年度に於て旅客四三・九%、貨物四五・二%の割合となつてゐる。この原因は前述せるが如く主要幹線が海岸に沿うて走つてゐる爲、大量貨物は船舶に奪はれるといふこと、並に四等旅客が小家畜類を含む小荷物の大部分を携行することにある。從つて恐慌の影響は、貨物運輸よりも旅客運輸に於て特に著しかつたのである。

左に一九三八年度に於ける營業成績及其の他統計を擧げよう。

〇佛領印度支那鐵道營業成績（單位ピアストル）

種別	ハノイ—ナチャム線	ハノイ—サイゴン及支線	サイゴン—ミトー線	ペンドンソ—ロクニン線	プノム・ペン—モンコルボレイ線	合計	雲南鐵道
營業粁	一八〇	一、八六六	七〇	六九	三三九	二、五二四	八五九
營業收入	九六三、三一四	七、〇〇一、六三六	三、〇七、四九五	一五七、五九六	九〇五、一一二	九、三三五、一五三	九、七〇七、八四八
旅客收入	三九一、一四八	三、二〇五、三五八	二四二、三二六	三四、〇九九	二三三、〇六七	四、一〇五、九九八	一、七八九、二二五
手荷物收入	一九、七一四	一〇八、五四三	五、二〇九	一一、九八六	五、八一二	一五一、二七四	二四七、六三四
小荷物及貨物收入	四九九、一九一	二、九八〇、九〇〇	四一、〇二六	八八、二四六	六〇九、四二八	四、二一八、七九三	七、五九二、六九〇
雜收入	五、四七三	二一一、四三四	三四九	一八、三八二	一一、二〇六	二四六、八四二	一七、三八四
其他收入	四七、七八八	四九五、四〇一	一八、五八四	四、八八二	四五、五九〇	六一二、二四五	六〇、九一五
粁當り收入	五、三五二	三、七五二	四、三九三	二、二八四	二、六七〇	三、六九九	一一、三〇一

○佛領印度支那鐵道運輸成績（單位千）

手貨手四	一人四	一人	旅客	營業	種別
物荷	一、二、	二、	人數	粁數	
荷	三等	三等			
物數及等	粁等	粁等	員數	粁數	
三・七	六・三	一四	一、三五	一〇	線ナハチノヤイム
一一・七	六・五	一四	一、八九	一〇	及サイノゴンイ線
一四・四	一〇・一	一四	一、四五	一〇	線ミサイトゴン
一四・二	一〇・一	一四	一、三六	一〇	ミソンドンロクン線
一四・一	一〇・一	一四	一、三六	一〇	ルンプーノレモムイン線・ペコ
一四・一	一〇・一	一四	一、三六	一〇	合計
一四・一	一〇・一	一四	一、三六	一〇	當南鐵道

○佛領印度支那鐵道從業員數

貨小手砲貨小	荷荷	物物物粁	物物	線	營業粁	管理局		運輸及運轉		工作		工務		合計	
						歐洲人	土著民	歐洲人	土著民	歐洲人	土著民	歐洲人	土著民	歐洲人	土著民
一四・二	四・〇	一、三四	一二・六	ミソンドンロクン線ルンプーノレモムイン線・ペコ	一〇	三	九、六六	三	一、九九	一	二、八三五	一	二、八三五	三	九、六六
一〇・一	四・〇	一、三六	六・九・三	ミソンドンロクン線	一〇	三	一、九九	三	一、九九	一	二、八三五	一	二、八三五	三	九、六六
一四・一	一〇・一	一、三六	一四・一	ルンプーノレモムイン線・ペコ	一〇	三	一、九九	三	一、九九	一	二、八三五	一	二、八三五	三	九、六六
一四・一	一〇・一	一、三六	一四・一	合計	一〇	三	一、九九	三	一、九九	一	二、八三五	一	二、八三五	三	九、六六
一四・一	一〇・一	一、三六	一四・一	當南鐵道	一〇	三	一、九九	三	一、九九	一	二、八三五	一	二、八三五	三	九、六六

次に私營軌道に就いて若干の記述を試みよう。一九三八年末現在に於て、佛印は左の軌道を有する。

四、佛領印度支那

ハノイ市街電氣軌道線　一一九粁

サイゴン―シヨロン電氣軌道線　八一粁

シヨロン―ホックモン―トウダウモット線　一六粁

ホンゲイ運炭線

合計		一五一粁
營業收入		三五粁
營業支出		一五八
損益		三五、九五三
係數		八一・三%

之等諸線のうちホンゲイ運炭線は、ホンゲイ埠頭と、カムフア炭礦とを結ぶトンキン炭礦會社の專用線であるが、この軌道を除く他の線の業績は良好であるとは言ひ得ない。蓋し市街地に在りては人力車と、郊外に在りては自動車と競爭狀態に置かれ、常に壓迫を受けてゐるからである。

今ホンゲイ線を除く三線の一九三四—八年の營業收支を見るに、ハノイ電氣軌道線は四年間缺損を續け、一九三八年に至つて漸く益金を擧げ、サイゴン—ショロン—トウダウモット線は最近二年間缺損で、サイゴン—ショロン線のみは一九三五年以來剩餘金を計上してゐる。左に一九三八年度に於ける營業收支勘定を擧げよう。

營業粁	ハノイ市街電氣軌道線	サイゴン—ショロン電氣軌道線	ショロン—ホックモン—トウダウモット線
	二八・八八二	五・九〇〇	八一・〇〇〇
營業收入	二〇二、七四二	二九八、七八三	五五四、一九二
營業支出	一六四、七八九	二〇五、八八五	五九九、九九〇
益	三七、九五三	九二、八九八	缺 四五、七九八
損係數	八一・三%	六九・〇%	一〇八・〇%

二、道路

佛國侵入前に於て印度支那には完備せる道路と稱し得るもの殆どなく、その後に於て漸次近代的道路の建設を見るに至つたが、一九一二年總督サローが領域全土に亙る統一的道路建設計畫を樹立するに及んで、道路網の體系は漸くにして整備したのである。

佛印に於ける道路は之を國道 (Route coloniale)、地方道路 (Route provinciale) と里道 (Route communal) とに分つてゐる。國道は領域内の主要都市を連絡する幹線を稱し、總督府に於て之を直轄するもので、その建設費及維持費は總豫算中より支辨せられる。地方道路及州道、里道は地方廳の管轄する所に係り、建設費及維持費は地方豫算より支出するを原則とする。

一九三六年末現在に於て佛印に於ける道路の延長は左表の示すが如く二萬六千二百十八粁であるが、之に工事中及一年間を通じ六箇月以上自動車の運行可能なる路線を加ふれば、總延長は三萬五千八百三十粁に達する。

○一九三六年末現在佛領印度支那道路一覽表

國道	舖裝	既成線	一年間を通じ六箇月以上自動車の運行可能なる道路	工事中及一年間を通じ六箇月以上自動車の運行不能なる路線
安南	アスファルト	八、八四三	一、七三一	九五八
	碎石	三、七〇四	七四〇	二三八
カンボジア	アスファルト	一、六六八	三七	九一
	碎石	六五〇	—	—
交趾支那	アスファルト	四九七		
	碎石	一、七五四	七四一	五〇四
ラオス		二二	二一三	一二五
トンキン	アスファルト	七一五	九九一	七六九
	碎石	一、六九七	七六九	二一五
地方道路		一七、三七四	六、〇六八	八、六五四
合計		一、九三六		

四、佛領印度支那

安南	三、四六〇	一、六二	
カンボジア	一、八二〇	二四八	
交趾支那	六、五八三	九七五	
ラオス	一、五〇九	—	
トンキン	四、〇〇五	五五一	
	一、五六一	一、七三九	一、〇五三
	一、二二六	三四六	二、四二九
	四、二〇四	一、四〇四	一、六一九
	五五六	九四九	一、〇六四
	一、八二四	一、六三〇	二、四九一

國道は安南に於て最も發達し、總延長の約三五%を占め、交趾支那が著しく劣るが地方道路に於ては約三〇%に達してゐる。

右國道及地方道路にして四季を通じ自動車運輸の用に供し得る一級道路は、合計一萬八千三百十九粁で、うち四千三十九粁はアスファルトを以て鋪裝せられ、一萬三千五百六十一粁は碎石を以て固められてゐる。殘餘の九千九百三十四粁は二級道路で、所謂土路であり、乾季に於てのみ自動車の運行が可能であるが、交通は概して困難且つ緩漫である。佛印當局は鐵道未發達の現在に於て、交通の不便を自動車運輸に依つて補はんとの意圖の下に、年々巨額なる道路及橋梁の建設費及維持費を支出してゐるが、一九三五年に於けるその費用は左に示すが如くである。

○一九三五年道路及橋梁費（單位千ピアストル）

	借入金	總豫算 新設費	總豫算 維持費	地方豫算 新設費	地方豫算 維持費	市豫算 新設費	市豫算 維持費	合計
安南	—	二七	六四一	三	—	七四	二三八	九八三
カンボジア	—	三〇〇	三六三	四五	一四四	一九〇	一七四	一、二一六
交趾支那	二三	—	三二五	—	一六〇	—	一三七	四六四
ラオス	—	—	—	—	—	—	—	—
トンキン	—	二三	六七〇	一、五一九	八〇三	九五二	六八五	一、四〇五
合計	二三	三三〇	一、二三四	一、五六二	一、〇六三	一、〇三三	一、〇三二	六、八二〇

國道中最も著名であり且つ利用率の高いものは所謂マンダリーネ道路で、ランソン（諒山）附近の支那國境よりハノイに出で、縱貫鐵道と略々併行して海岸を走り、ヴィン、ツウランを經てサイゴンに至りブノム・ペンを過ぎてモンコルボリイ鐵道に沿ふてタイ國境に達する延長二千五百六十七粁の大幹線を云ふ。全線中アスファルト鋪裝千二百十一粁、殘餘は碎石又は砂利鋪裝である。幅員は六米、最大勾配百分の六、最小半徑十五米で、橋梁は鐵道と共用のものを除きその他は總て鐵筋コンクリートである。

左に最近に於ける主要國道を掲ぐ、數字は國道番號である。

○主要國道一覽表

一、マンダリーネ道路　二、五六七粁

一—b、プノム・ペン—シエム・レアプー—アンコール—シソフォン　四二〇粁

二、ハノイ—ツエンクワン—ハヂアン　三四二粁

三、ハノイ—バックカン—カオバン　二九二粁

三—a、ナフアック—ナン・ソン—ベル・エア（第四に接續、四分の一は未成）　八六粁

四、モンカイ—ランソン—カオバン—ラオカイ—ライシャウ（フォンスレイ）

四、佛領印度支那

ルアン・プラバン―ヴィアンチァン（大部分は豫定又は工事中）
五、ハノイ―ハイフォン　一、〇五〇粁
六、ハノイ―サムヌア　一〇三粁
七、ヴィン―ルアン・プラバン（ホディエン・ホクホム間）　二六九粁
八、ヴィン―ヴィアンティアン（ヴィン―ラクサオ間一三二粁のみ通車可能）　五一一粁
九、クアントリ―サヴァンナケット　一三二粁
一〇、パスス―オウボン（ラオス内）　三二八粁
一一、トウールチャム―ダラトー　三九粁
一二、スノウル―クレック　一一三粁
一三、サイゴン―クラチエ―サヴァンナケット―ザックヘック―ヴィアンチァン　六八粁
（ザックヘック―パクセ間は工事中）
一四、ブドップ―バンメソツオト―プレイク―コンツム（ブドップ―バンメソツオト間は軍用道路）　一、三三一粁
一五、ビエンホア―サン・ジャク　五〇〇粁
一六、サイゴン―ヴィンロン―カンソー―バクリュウ―カマウ　九三粁
一七、プノム・ペン―カムボト―ハティエン　三四六粁
一八、ハノイ―チィエン・エン　二〇八粁
一九、クイホン―プレイク　一九〇粁
二〇、サイゴン―ジャリン―ダラトー　一七二粁
二一、ニン・ホア―バンメソット―ドラン（ニン・ホア―バンメソット間開通）　三〇五粁
二二、ゴウダハ―タイニン―コムポン・チャム―コンポン・ザマ　一六〇粁
次に自動車數であるが、一九二一年には僅に七百輛に過ぎなかつたが、その後毎年增加し、一九三七年六月末には乘用車一萬三千六百輛、トラック及バス三萬三千輛に達した。各地方別車輛數左の如し。

	乘用車	バス	トラック	トラクター	オートバイ	計
安南	一、六〇〇	三〇〇	三〇〇	二〇	五〇	二、二七〇
カンボヂア	一、四八〇	三四〇	二、八〇〇	三	五〇	二、一五〇
交趾支那	六、〇〇〇	五六〇	六、二〇〇	二四〇	二、八〇	七、七〇〇
ラオス	二二〇	一一〇	五〇	二	一五	四〇〇
トンキン	四、三〇〇	四四〇	三〇〇	四〇	二〇〇	五、二八〇
合計	一三、六〇〇	一、七五〇	一、五五〇	三〇五	五九五	一七、八〇〇
サイゴン及ショロン	二、八〇〇	五二〇	六〇	六〇	一二〇	三、五〇〇
ハノイ	二、〇〇〇	三二〇	二〇	二〇	八〇	二、四二〇
ハイフォン	六三〇	八〇	一〇	一〇	三〇	七五〇
プノム・ペン	六七〇	二〇〇	一〇	一〇	九〇	九七〇

斯くの如く道路網の整備に伴ひ自動車數は增加し、歐洲人旅行者は鐵道よりも寧ろ自動車に依る場合多きを占

むる狀態で、土着民の利用者數も逐年增加しつゝある。現在主要各地間に於てバスの定期運轉を行つてゐるのは S・I・T (Sociate Indochinoise de trnsport) 及其の他で、運轉區間は道路使用可能季節に依り之を異にし、一年間を通じ運轉を行つてゐる區間と、五月より十一月又は十二月より四月にかけて運轉を行つてゐる區間とに分たれてゐる。

三、水　運

(一) 海　運

佛領印度支那は二千九百六十粁に亙る海岸線を有するが、良好なる海港は極めて乏しい。主要港灣として擧げ得るは、交趾支那のサイゴン、カンボヂアのプノム・ペン、カムポト、トンキンのハイフォン、ハノイ、ホンゲイ、ワルート、安南のベンスイ、トウーラン、キノン、ナトラン、ファンラン等であるが、國際貿易は主として河港たるサイゴン及ハイフォンに於て行はれ、その他の諸港は二流乃至は三流港としての地位を有するに過ぎない。

之等諸港に付若干の記述をなすに先ち、一九三五年度に於ける入港船舶數に依り佛印全體に於ける航運の大勢を窺う。

		一、五一〇千噸	日本	一八九	八六二
佛國	二五六隻				
英國	三五一	一、一六二	支那	一八七	四〇八

ノルウエイ	一二一隻	三二三千噸	デンマーク	二八	一三四
和蘭	八〇	三四二	米國	一四	一〇〇
タイ	五一	一七	伊太利	二一	一二一
獨逸	二三	一六〇	其他	五一	二三九

入港船舶數千八百七十二隻、噸數五百三十七萬八千噸で、佛國が首位を占め、英、日、支の順位であるが、貨物積載量は佛國船が輸入二十二萬瓲、輸出五十三萬九千瓲、合計七十五萬九千瓲であるのに對し、英國船は輸入八萬二千瓲、輸出百十五萬二千瓲、合計百二十三萬四千瓲を占め、日本船は輸入二萬七千瓲、輸出七十八萬九千瓲、合計八十一萬九千瓲であり、英・日船は佛國船を凌駕してゐたのである。

佛印に於ける對外貿易の過半はサイゴンで行はれるのであるが、本港は自治港で、交趾支那の三角洲の中央に位置し、海を離るゝこと四十五浬のサイゴン河上流に在り、干潮時には吃水六米の、滿潮時には九米の船舶が溯航し得る。埠頭設備は概して良好で、最近荷役の迅速化と輸出品の保全とを圖る必要上、廣汎な改良工事が行はれてゐるが、河口より埠頭に至るのに六時間乃至十二時間を要するので、外國航路定期船の多くは本港を避けてシンガポールに寄港してゐる狀態に鑑み、サイゴン河口又はセン・ジヤック岬に外港を設くることが要望されてゐる。

本港は背後地に米の主要產地を控へ、米の積出港として著名であり、西方五粁の地點にある佛印有數の工業都市ショロンとは鐵道、電車、自動車路及運河を以て連絡してゐる。ショロンには多數の精米工場、釀造、製氷會社等がある。本港に於ける一九三五—六年度の出入遠洋航路船舶噸數は左の如くである。

		一九三五年			一九三六年		
		隻數	登簿噸數	貨物噸數	隻數	登簿噸數	貨物噸數
入	港	七五三	三、四七六、六〇九	二六九、八一三	六八三	三、四九三、三四九	二八三、〇〇四
出	港	七五五	三、一三二、七三〇	二〇八、八三三	六四三	三、一三九、九〇七	二、二四、六〇七

次にハイフォンであるが、本港も亦自治港で、タイビン河の支流クア・ナム・トリユ河の上流に位し、ハノイの外港をなし。鐵道自動車及河川に依つて連絡してゐる。本港はトンキン地方に於ける物資の集散地たるのみならず、雲南に對する輸出入港として重要なる地位を占めてゐるが、良港とは稱し難く、河口に淺灘を有し、而も上流より流下する土砂の堆積に依り港口は常に埋塞される虞れがあるので、年々巨額なる費用を投じ不斷の浚渫を行ふことに依り、吃水五・五米の船舶の航行を可能ならしむる程度に水路を啓開してゐる。一九三五—六年度に於ける本港の出入遠洋航海船舶數は左の通り。

		一九三五年			一九三六年		
		噸數	登簿噸數	貨物噸數	噸數	登簿噸數	貨物噸數
入	港	二七三	八五、七二一	一五、八八〇	二七三	九二六、八〇三	一八一、三七六
出	港	三二五	一、三六五、三二一	六五八、九六六	三三〇	一、二九九、五五九	八三四、八五五

トンキンに於てハイフォンに次ぐ主要港はホンゲイであるが、本港はトンキン炭礦會社の石炭積出を主とするもので有勢なる背後地なく、その他カンボジア及安南に於ける諸港も又地方的呑吐港としての役割を有するに過ぎない。

佛印と佛本國との連絡は、佛國汽船會社エム・エム社 (Compagnie des Messageries Maritimes) 及シャルジュール・レユニ社 (Chargeurs Réunis) の獨占する所であるが、近海及沿岸航路は佛國船の外、英國及和蘭の汽船が航行してゐる。卽ちサイゴンとバンコック、シンガポール、ハイフォン等の間の連絡には印度支那海運會社 (Indochinoise de Navigation) の、又ハイフォン—香港間の連絡には、印度支那航運會社 (Cie Indochinoise de Navigation) の汽船が之に當り、ジャヴア—サイゴン間には和蘭汽船が、サイゴン及沿岸諸港と南支那諸港との間には佛國船及英國系の汽船が就航してゐる。尙大阪商船は基隆—ハイフォン間に定期航路を有し、横濱—バンコック線就航船はサイゴンに寄港してゐる。

(二) 內國水運

佛領印度の諸河川のうち重要なる內國水路を形成してゐるのは、メイコン及ソンコイの兩河流で、その他は流域短く局部的交通の便を供してゐるに過ぎない。

メイコン河は西藏にその源を發し、佛印領域內を貫流する部分のみにても約二千五百粁に及ぶ。印度支那政廳は本河流を交趾支那よりラオスに通ずる交通路たらしめんとし、多年巨費を投じて工事を施してゐるが、天然の障碍を克服することは至難であつて、現在尙その利用價値は少ない。この上流バンフェイサイよりルアンプラバンを經てヴィエンチァンに至る區間に於ては、辛じて發動機船の航行が可能であり、ヴィエンチァンよりコンに至る間に於て漸く吃水一米の河船の航行を許す。コンに於てこの河の水流は南北に二分されるのであるが、この個所には急流及瀑布があり、客貨の積換を行ふ爲に軌道が設けられてゐる。コン下流に於てはコン河との合流點附近を除けば、航運は比較的容易で、プノム・ペンより河口に至る約三百五十粁に於ては吃水五米の汽船が自由

に航行し得る。この河と支流を以て繋つてゐるトンレ湖（太湖）は增水期に於ける水の調整者たるの役割を持つばかりでなく、地方の重要なる交通を司つてゐる。

ソンコイ河は源を支那雲南省に發し、六百粁に亙つてトンキンを流れる。この河も相當急流ではあるが、增水期に於ては支那領の蠻耗よりイエン・パイ迄小型河艇が、それより下流に於ては稍々大型な河船が航行し得る。尙トンキン地方には運河網が相當に發達し、地方の交通に多大の貢獻をなしてゐる。

四、航　空

佛領印度支那に於ける商業航空事業は、一九二六年サイゴンに設立せられた聯合航空會社（Air-Union）が、佛本國とを連絡し、航空郵便輸送路を拓かんと企圖したに始るのであるが、一九二九年アジア航空會社（Air-Asia）は、サイゴン―バンコック間の航空を開始し、次いで和蘭會社と提携してサイゴン―パリ間を結ばんとした。一九三〇年右兩會社は合同して佛國東洋航空會社（Cie Francaise d'Air Orient）を組織し、和蘭K・L・Mと前記サイゴン―バンコック線の連絡を開始したが、一九三一年に至り、サイゴン―マルセイユ間の定期航空路を拓いた。

一九三二年佛本國に於てエール・フランスが、東洋航空會社外三社を吸收して國策會社として登場し既設航空路を繼承したが、一九三五年同社はマルセイユ―サイゴン線をハノイに延長し、一九三八年更に之を香港に至らしめ、パン・アメリカン・エヤウェイズと連絡せしめた。マルセイユ―香港間一萬四千六百二十七粁、毎週一往復であつた。

右國際航空路の外、地方的航空路としてはハノイ―ヴィエンチァン―バンコック間、サイゴン―ブノム・ペン―バンコック間があり、K・L・M及インペリアル・エアウェイズの航空路を通じて蘭印、濠洲等と連絡してゐた。

一九三五年度に於けるエール・フランスの航空成績は左の如くである。

區　間	航空回數	旅客員數	郵便小包（瓩）	郵便書狀（瓩）
佛本國＝佛印間	五二	五三	三、〇〇〇	一、四九八
佛印＝佛本國間	五二	八三	三、五〇二	一、六六六

以上航空路のうち歐亞連絡線は歐洲大戰後停航し、又ハノイ―昆明間に於ては歐亞航空公司の飛行機が就航してゐたが、最近これも休航した。

五、タイ國

タイ國の概念（面積、人口及住民―地勢及氣候―政治―財政及幣制―對外貿易―產業）タイ國の交通機關（鐵道―道路―河川交通及海運―航空）

タイ國の概念

一、面積、人口及住民

タイ國はアジア洲の南東部に突出せる印度支那の中央部に位置し、北緯二十度三十五分より十二度、東經九十七度二十六分より百五度十七分に亙る地域を占め、東は佛領印度支那と境し、西はビルマに接し、南はマレー半島に於てマレーに連りタイ灣に臨んでゐる。

總面積は約五十一萬八千百六十二方粁で、本邦の約七七%に相當する。人口は一九二九年七月の國勢調査に據れば千百五十萬六千二百七人、うち男五百七十九萬五千六十五人、女五百七十一萬千百四十二人で、一方粁當り二二・二人に當り、人口密度は著しく稀薄である。之を地方別に見るに、中央平野地方は四四・一人、東部高原地方は二三・七人、半島地方は一八・四人、北部山岳地方は一六・七人の割合となり、中央平野地方は稍稠密である。更に亦、之を國籍に依つて分類して見ると左の如き狀態である。

タイ人	一〇、四九三、三〇四人	九一・二%
支那人	四四五、一七四	三・九
印度及マレー人	三七九、六一八	三・三
カンボヂヤア安南人	六五、九九九	〇・六
シャン人及ビルマ人	三二、三八五	〇・三
歐米人	一、九二〇	―
日本人	二九五	―
その他	八七、四三	〇・八

右のうち支那人は登錄せられたもののみで、タイ國に於て出生せるもの、數代前に移住し全くタイ化せるものを含まない。從つて實際數は更に多數に上る譯である。之等人口の職業構成は八三%が農牧及林業從事者、七%が商業從事者、二%が工業從事者である。

尙一九三七年五月の國勢調査の速報に據れば、總人口は千四百四十六萬四千四百八十九人で、一九二九年の人口に比し二百九十五萬八千三百八十三人を增し、年平均千人に付二九・〇一人の增加率となつてゐる。職業構成も多少の變化を示し、有職業人口の八八・三%は農業及漁業に從事するもので、商業從事者が五・二%、交通運輸事業從事者が〇・九%となつてゐる。

タイ人は「タイノイ」即ち小タイ族、「タイヤイ」即ち大タイ族とに分れ、前者は多く東部地方に、後者は所謂メーナム河流域に居住し、之等兩民族は風俗・習慣を異にし、殆ど異民族の感がある。現在タイ國民中壓倒的勢力を有するものは大タイ族で、支那人及印度人の血を混じ、佛教を奉ずるものである。

二、地勢及氣候

タイの西北部にはタネンタウギイ山脈が横り、北走して大雲山脈と重複して高原地帶を形成し、メーナム、メ

コン兩河の水源地をなしてゐる。この高原地帶は南下するにつれ低くなり、南部に於て廣漠たるシヤム大平野を展開してゐる。

タイの大動脈たるメーナム河は幾多の支流を合せて大平野を貫流してタイ灣に注ぐ。メーナム河は正しくはメーナム・チャオ・プラヤア Menam Chow Pya（偉勳ある河）と呼ぶべきであるが、外人が誤つて之をメーナム河と稱したのである。蓋しメーナムとはタイ語の Maa（母）と Nam（水）とが結合せるもので、水の母卽ち河を意味するに過ぎない。メーナム河の東にメーナム・バーン・パ・コン、西にメーナム・メークロンが流れ、共にタイ灣に流れ、北部國境の過半をなすところのメコン河は、タイ領域内に數多の支流を分岐してゐるが、その最大なるものはナム・ムーンである。

タイの全土は熱帶圈内に在り、氣候は完全に常夏であるが、印度洋西南季節風の影響を受け、五月より十月に至る雨季と十月より四月に至る乾季とに劃分され、乾季には殆ど降雨を見ない。

年平均氣溫はチェンマイで約二十五度九分、パターニーで約二十七度九分である。最暑月は四・五兩月で、平均氣溫はチェンマイで最高三十度、パターニーで二十九度一分に上り、最涼月は十月より二月に至る間で、平均氣溫はチェンマイで二十度八分、パターニーで二十六度二分である。

降雨量の最も多いのは半島南部及東南部で、年量三千四十一粍に達するが、その他の地方では一千粍乃至一千五百粍、東北部では八百八十粍に過ぎない。

タイの氣候の特徴として擧ぐべきは無風圈内に在ることで、記錄の存する限り僅に三回の小範圍に亙る颶風があつた過ぎない。

三、政　治

現在タイ族の祖は南支一帶より移住し來れるもので、七世紀の頃プラ・ルアシ出でバンコックの北方にスコータイ國を建樹し、近隣を征服して國家の基を肇めた。十四世紀中葉に至りプラ・ラーマ・テイボディー首都をメーナム河畔のアユタヤーに奠めシヤム國を建てたが、內憂外患絶ゆることなく、一七六七年ビルマ族に亡され、プヤー・タークシン立つてビルマを破り國王となつたが、幾何もなくして叛亂起り、チャオ・ピヤー・チャクリ之を平定、一七八二年バンコックに於て王位に就いた。現王朝の始祖である。

斯くて國基漸くにして定り、國運伸展したが、十九世紀後半より二十世紀にかけて英佛兩國より屢々侵略を被り、國土は漸次蠶食せられた。

一八〇〇年頃のタイ國の版圖は、南は現ビルマ領たるテナセリム及マレーに屬するケダ、ゲランタン、バーリス、トレンガヌの各州、北は佛印のルアン・プラバンに亙つてゐたのであるが、之等地域を英國は一八二六年及一九〇九年の二回に亙つて侵略し、佛國は一八六七年より一九〇七年に至る、約四十年間にして併呑したのである。佛國の奪へる地域は約四十六萬七千五百方粁、現タイ領の全面積に垂んとし、最近タイ國が失地回復の要求を佛國に致せるは、之等地域の舊主への復歸を意味するものである。

タイ國は始祖チャクリよりブラジャデイポクに至る七代、百五十餘年間專制君主國であつたが、一九三二年六

月革命起り、同月二十七日暫定憲法條令發布せられ、革命政府は立憲君主制の採用を宣言した。その後國内に紛爭叛亂相次いで起つたが、一九三五年三月プラジャデイポク退位し、現國王アナンダ・マヒドール第八代の國王(Rama)となり、新興近代國家としての新なる發足をなすに至つた。

右暫定憲法は十二月十日多少の改正を經て恒久憲法として正式に發布され、世襲君主制の下に於ける三權分立主義が確立された。行政權は國王に屬するが、議會に對し責任を負ふ内閣に依つて執行せらる。内閣は國王の任命せる總理大臣及十四名乃至二十四名の國務大臣に依つて構成せらるゝものであるが、總理大臣の任命には人民議會議長の副署を要し、總理大臣及國務大臣は人民議會議員のうちより選任すべきものと定められてゐる。内閣は國防、大藏、司法、經濟、農務、文部、内務の八省より成る。

立法權は一院制の人民代表議會の協贊の下に國王が行使する。議會は之を三期に分つ。第一期及第二期は過渡的制度で、第一期に於ては官選議員七十名を以て、第二期に於ては官選民選半數宛の議員を以て構成される。第三期は民選議員を以て議會を構成すべき時期で、選擧權を有する者の過半數が初等教育試驗に合格したるときに於て開始せらるべきものと定められてゐる。選擧は普通選擧制を採用し、二十歳以上の國民は男女を問はず總て選擧權を有する。一九三三年十二月以來既に第二期に入つて居り、一九三二年六月暫定憲法實施の日より十箇年間以内に第三期に入るものと定められてゐるが、一九四〇年九月の議會に於て第二期を更に十年間延長すべき旨を決定した。

司法權は、法律に依つて構成されたる裁判所が、國王の名に於て之を行使してゐる。

地方行政は、全國を十地方(Monthon)に分ち、各地方には國王の任命せる總督を置き、地方の下に七十縣、縣の下に四百六郡、郡の下に五千八十七區を設く。

尚、現在國王幼年の故を以て、國王の權限は攝政會議が行使してゐる。

次にタイ國に於ける曆に就いて述べて置かう。現在タイ國に於ては佛曆を使用してゐるのであるが、佛曆紀元は現王朝マハワチラウット王に依つて一九一三年に採用されたもので、佛滅の年即ち我が紀元一一八年（西曆紀元前五四三年）を元年とし、一年は太陽曆の四月一日より三月三十一日に終る。但し昨年九月曆法を改正し、一月一日に始り十二月三十一日に終るものと改めた。

斯くの如く今やタイ國は近代國家としての形態を整美し、新興タイの建設に邁進しつゝあり、現國稱は一九三九年六月の革命記念日に當り改稱したものである。蓋し舊稱シヤムは屬國を意味するが故である。

四、財政及幣制

タイ國の財政狀態は大體に於て健全で、一九二五年財政整理以來革命勃發の一九三二―三年を除いては、常に剩餘を計上してゐるが、この國の經濟が天候及海外市況に影響される所の多い米に依存してゐる爲、歳入は安定を缺いてゐるとも言ひ得る。最近五箇年間の歳入歳出を左に揭ぐ。（單位千バート）

年度	歳入	歳出	剩餘
一九三四―五年	二四、四六七	二四、四五三	一四
一九三五―六年	二五、九六一	二五、九四九	一三

一九三六—七年	一〇一、〇四一	一〇〇、九七七	六六
一九三七—八年	一〇四、八九一	一〇四、八九一	—
一九三八—九年	一〇九、四三五	一〇九、三七九	—

備考　一九三七—八年以降は豫算

歳入の最大項目は稅收入卽ち地租、家屋宅地稅、人頭稅、所得稅、銀行及保險業稅、營業稅等の直接稅、並に關稅、消費稅、漁業稅、印紙稅、遺產及相續稅等の間接稅で總額の五〇%を占め、そのうち關稅收入が約六〇%の割合となつて居り、更にその約七八%はバンコックのあぐる所である。

歳出の最大項目は國防費で總額の約二八%占め、資本支出として道路、鐵道建設費、灌漑及その他の經濟開發に投ぜらるゝ費用も巨額に上り、之を通常歳入を以て賄ひ得ないときは國債を以て補塡してゐる。資本支出は一九三四—五年五百十八萬三千バート、一九三五—六年八百八十三萬バート、一九三六—七年千二百四十八萬バート、一九三七—八年千五百九十四萬二千バートである。公債未償還高は一九四〇年三月現在に於て外債五百八十六萬四百三十九磅、內債一千萬バートである。

タイ國の貨幣單位は、一九二八年四月發布の通貨條令に依りバート Baht（又はチカル Tical）と定められてゐる。一バートは百サタン(Stang)で、純度九百の銀十五グラムの銀貨であるが、純金〇・六六五六七グラムと等價であり、一磅—十一バートにリンクされてゐた。尙タイ國は一九三二年五月金本位制から離脫した。

タイ國には最近迄國立中央銀行の組織なく、大藏省自ら兌換券を發行してゐた。一九四〇年四月漸くにして之が創設を見たが、未だ紙幣を發行してゐない。

現在流通してゐる貨幣は、一バート五十及二十五サタン銀貨、十及五サタン白銅貨、一サタン、半サタン銅貨、並に一、五、十、二十、百、千バート紙幣で、紙幣一バート銀貨は無制限通用法貨であるが、五十及二十五サタン銀貨は五バート迄、白銅貨は一バート迄强制通用力を有するに過ぎない。

五、對外貿易

タイ國の對外貿易は一九二七—八年の四億七千七百三十四萬九千バートを最高とし、一九三一—二年に至つて約半減するに至つたが、その後漸次恢復の途を辿りつゝある。

最近五箇年間の貿易の趨勢は左表（單位バート）に依つて窺知し得ると思ふが、輸出中には金銀を含み、その流出額は輕視する能はざるものあるを注意すべきであらう。

年度	輸入 總額	輸入 政府輸入	輸入 計	輸出 國產品	輸出 再輸出	輸出 計	出超	輸出入比率
一九三四—五年	二七四、三三	一、二五六	一〇一、七七	一六九、七二	二、八四	一七二、五六	七〇、八六八	一七一・七
一九三五—六年	二六六、九七二	一、六一八	一〇八、七五四	一五五、六三七	二、五八一	一五八、二一八	四九、四六五	一四六・六
一九三六—七年	二九四、四〇五	二、五〇六	一一〇、〇四四	一八一、〇四〇	三、三一五	一八四、三五五	六四、三一七	一六九・六
一九三七—八年	二八一、三一七	一、七七六	一二三、八二四	一六五、三三七	四、一五六	一六九、四九三	五七、六六九	一五三・六
一九三八—九年	三三四、〇五三	六、〇一九	一二九、六三一	二〇〇、七一三	三、七〇八	二〇四、七二一	七四、七九一	一五九・四

備考　輸出入の比率中には再輸出額を含まない。

タイ國は產業の項に於て述ぶるが如く、原始農業國である關係上、貿易の構成は輸出に於ては食料品が六〇%以上、その大部分は米で、その他原料品二八%を占め、輸入に於ては完成品が七〇%以上、食料品一六%、原料

品一四%の割合である。

主要輸出先は、シンガポール（總額の三〇・六七%）、米國（一一・〇九%）、香港（一〇・五七%）の順位で、日本は總額の一・一七%に過ぎなかつたが、最近多額のタイ米を輸入してゐる事實は看過すべきでなからう。

輸入に於ては一九三七—八年までは日本が首位を占めてゐたが、一九三八—九年に於てはシンガポール（總額の一五・四一%）、日本（一四・七六%）、英國（一一・七五%）、香港（一〇・二三%）、ピナン（九・一八%）に變動した。

主要輸出品は米、錫、ゴム、チーク材等で、之等四品は總額の八八・七%を占め、更に米は總額の六〇・八%に達してゐる。輸入品は多種多様に上るが、綿織物、食料品、石油、金屬製品等が最も多く、次いでは麻袋、煙草、機械等である。左に一九三八—九年に於ける主要輸出入品目を示す。（單位千バート）

輸入

生鳥獸	三六、四七〇
食料品	一六、七九七、九四三
原料品	一四、七五七、〇六四
加工品	九三、一〇一、三二〇
酒類	一、六六九、〇一五

輸出

米	八五五、六七五
ゴム	二、三三二、一四六
チーク材	八一、〇九八
其の他	一二九、六三〇、七三一
再輸出品	三、七〇八、五五一
金銀地金及貨幣	二七、六六一、五五四
合計	二〇四、四二二、〇八八

六、産業

タイ國産業の主體をなすものは農業であることは、餘りにも周知の事實であらう。主要農産物としては米、煙草、玉蜀黍、棉花、豆類、胡麻、胡椒、ココ椰子、ゴム等を擧げ得るが、その支配的地位を占むるものは米であつて、耕地面積の約九〇%は米作に充てられてゐる。一九三七年の國勢調査に依る有職者職業別人口の八八・三%は、農業及漁業に從事する者であるが、そのうち約八〇%は農業從事者である。

左に最近三箇年に於ける主要農作物の作付面積及生産高を擧げよう。

○作付面積（單位ライ＝約一段六畝四歩）

種別	一九三五—六年	一九三六—七年	一九三七—八年
米	二一一、一一〇、六一七	二〇、三六三、六〇〇	二一、〇六二、三六九
煙草	五二、六八〇	五五、六四〇	六六、三七八
玉蜀黍	四六、〇六七	三八、七五九	五四、五七九
棉花	三三、六六五	四三、〇四六	五〇、一六九
豆類	二三、一一四	二九、七〇九	六八、九八七
胡麻	六、〇二五	五、二六一	六、〇五〇

胡椒	七、三六七	米	七八、七八三
ココ椰子	三三九、九六五	煙草	一三一
		玉蜀黍	七四
	○生産高（千擔）	棉花	七三
		豆類	七一
		胡麻	一五
		胡椒	三
		ココ椰子	一五一、二五八
	一八〇		
	七、一七〇		四、八七一
	三一八、二一六		三一三、一三〇
	五六、三三〇		七五、九二八
	一一六		一三三
	七四		八三
	八六		一一八
	八一		二四三
	一一		一一
	三		三
	一五七、九八二		一六〇、〇九四

主要米作地は、「畿内七州」又は「タイの穀倉」の名あるクルン・テープ、アユチヤ、ナコン・チャイシー、ラチャブリー、ナコン・ラチシーマ、ビサヌローク、プラチンブリの諸州を包含するメナム河の流域で、之等地方に於ける米作付面積は總作付面積の五八％を占め、うちアユタヤーは最も著名である。之に次いでは東部地方コーラート高原のナム・ムーンがメコン河に流入する地域で、總米作付面積の二四％を占めてゐる。

タイ國に於ける牧畜は、從來主として勞役に充つるものを飼養し來り、一九三七年三月現在に於て象一萬七百二十三頭、馬及驢馬三十七萬四千二百六十三頭、牛五百六十一萬八千頭、水牛五百五十三萬三千頭を數ふるが、近來華僑に依つて養豚業が盛に行はれてゐる。

タイ國の總面積の約六〇％は森林地帶で、從つて極めて多種類の林産を有するが、その代表的なものはチーク材で、主として北部に之を産し、一九三一―二年より一九三五―六年に至る五箇年間の平均産出高は二十三萬二千立方米に達する。チーク材は米に次ぐ重要資源で、伐採は英國、デンマーク、佛國、支那系の各會社に依つて行はれてゐたが、伐採權の大部分は英國系の Bombay Burma Trading Corporation Ltd 外四會社に掌握せられてゐた。

チーク材に次いで重要なのはゴムで、最近マレー半島に於て盛にゴム樹の栽培が行はれ、一九三四―五年現在に於て、ゴム園數は五萬三千三百三十三、植付面積七萬三千ライ、栽培業者五萬百九十二人、生産高は一九三八―九年に於て四萬噸、一九三九―四〇年に於て五萬四千五百噸に達してゐる。

タイ國に於ては魚類は米に次いで重要な食料品であるが、漁撈法は原始的であつて、比較的小資本を以て企業し得る淡水漁業も主として安南人に依つて行はれ、鹽水漁業に至つては殆ど華僑の獨占する所である。年産額は約二千萬バートと推定されてゐる。

次に鑛業であるが、タイ國に於ける地下資源に對する科學的調査は未だ殆ど行はれてゐない。現在産出する重要鑛物は錫及ウォルフラムを主とし、その他金、銀、銅、亞鉛、鉛、寶石類で、石炭及石油は地質學上大なる期待を持ち得ないと云はれてゐる。

タイ國の最大地下資源たる錫の鑛床は、マレー半島の南部英領接壤地方から北緯十二度邊迄を中心とし、その他コーラート高原の西北ムアン・ロエム、ナム・サク河、チエン・ラーイ地方にも少量の鑛床がある。主要産地

は、(一)半島西海岸のプーケット島を中心として北方へパン・ンガー河鑛床、ボン鑛床、タクアパー鑛床が點綴し、末端ビルマ境界附近のレノーン地方に及ぶプーケット圈、(二)ナコン・シタマラートの西北カオ・ルアンを中心として東方シスホン地方、西方トウンソン地方、北方クローン・チャーン地方に及ぶナコン・シタマラート圈、(三)パターニーの西方ハート・ヤイ地方を中心としソンクラー山脈の鑛床を含むパターニー圈、(四)マレー半島北部東岸のラーチブリ圈等であるが、プーケット圈を最大とする。

年産額は、一九三八年一萬三千五百二十噸、一九三九年一萬五千二百噸で、登錄錫鑛會社六十社中、英國系三十八、資本七百萬磅、米國系十四、七百二十萬弗、和蘭系一、百萬ギルダー、タイ系七、三百八十四萬バート、資本比率は英國七九%、米國一九%、和蘭〇・五%、タイ一・五%である。英國系會社中 Tongkah Harbour Tin Dredging Co., N. L. が最大である。

工業は精米及製材業の外、殆ど擧ぐるに足りない。精米工場は主としてクルング・デブ地方に在り、うちバンコックに在るもの七十五、その他約七百で、その大部分は華僑の經營に係る。製材業はチーク加工業を主なるものとし、その大なるものはバンコックのメーナム河岸に在り、英國資本を主とする歐洲系會社四、華僑資本に依るもの二を數ふ。

タイ國の交通機關

一、鐵　道

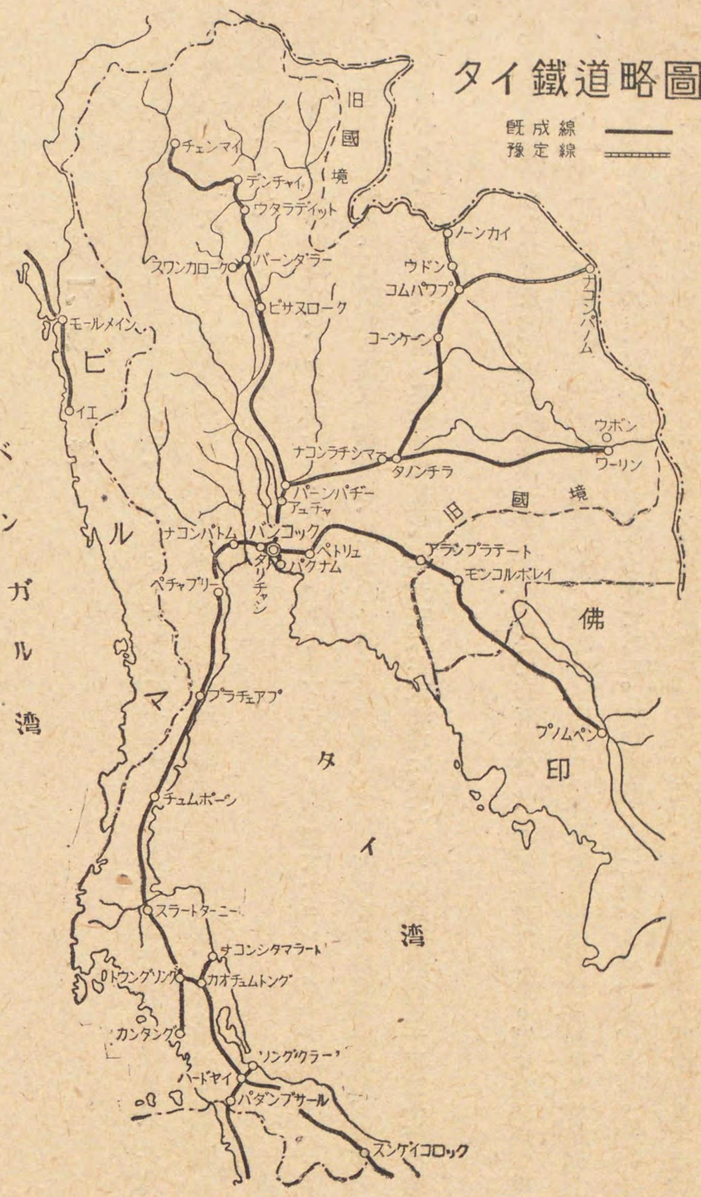
タイ國に於ける最初の鐵道は首都バンコックよりメーナム河口パクナムに至る二十一粁の私營鐵道で、一八九一年に起工され、一八九三年に開通したものである。本線は一九三六年政府に買收され、現に唯一の電化線として運營せられてゐる。

右鐵道開通と略々時を同うし、タイ國政府はバンコックよりアユタヤーを經てナコン・ラチャシマー（コーラート）に至る約九十八粁の鐵道の建設に着手し、一九〇一年之を完成した。之即ち最初の國有鐵道で、爾來バンコックを中心として北東、北、南へ路線を延長し、一九三六年末現在に於て、その總延長約三千百二十粁に達した。

之等國有鐵道のうち北東及北部線は、直接王室鐵道局に於て管理經營し、南部線建設に當り別に南部線管理局を設けたが、一九一七年該線完成と共に之を統轄した。現在タイ國國有鐵道各線は經濟省鐵道部に於て統轄し、鐵道部には、運輸、經理、工作、工務の四局が設けられてゐる。現場機關としてはバンコック、ウレラディット、ナコン・ラチシマー、トンソン・ヂャンクションに運輸事務所を置く。但し、最高鐵道行政に關する事項は、經濟部大臣を主腦とし、鐵道部長及その他十三名の委員より成る鐵道委員會に依つて決定せらる。

タイ鐵道略圖

既成線 ——
豫定線 ——



一九三四—五年度に於けるタイ國國有鐵道延長粁左の如し。

線名及區間	單線	複線	合計
北東線	八五一・五〇	二八・四四	八七九・九四
バンコック—ナコン・ラチシマー	二六三・七九	二八・四四	二九二・二三
ナコン・ラチシマー—ヴァリンドル（ウボン）	三一一・九一		三一一・九一
バンコック—アラン・プラテート	二五四・八〇		二五四・八〇
バンコック—バクナム	二一・〇〇		二一・〇〇
北部線	八九三・六三		八九三・六三
バン・バーチー—チェンマイ	六六一・二二		六六一・二二
バン・ダラー—スワンカローク	二九・〇〇		二九・〇〇
マーカサン—河岸驛	四・八六		四・八六
バーンス—タリン・チャン	一四・三四		一四・三四
タノン・チラ—コーン・ケーン	一八四・二一		一八四・二一
南部線	一、三九七・三〇		一、三四七・三〇
バンコック・ノイ—ハード・ヤイ—スンゲイゴロック	一、一四四・三八		一、一四四・三八
ハード・ヤイ—パタン・ブサール	四四・二四		四四・二四
ハード・ヤイ—ソンクラー	二九・七四		二九・七四
トウン・ソン—カンタン	九三・六三		九三・六三
カオ・チュム・トン—ナコン・シタマラー	三五・三一		三五・三一
總計	三、〇九二・四三	二八・四四	三、一二〇・八七

最初の國有鐵道であり、現北東線の一部である所のバンコック—アユタヤ—ナコン・ラチシマー（コーラート）間は一八九一年王室鐵道局の監督下に於て、英國會社に建設工事を請負はしめたが、進捗餘りにも遲々たるに因

り契約を破棄し、改めて獨逸人技師を招聘して政府の直營事業として計畫の進展を圖つた。本線は既述の通り一九〇一年全區間の竣成を見たが、前途の工事は一時見合せとなり、一九二二年に至り之を再開、一九二九年ヴァリンドラ（ウボン）に達した。次いでタノン・チラに於て分岐し、ノーン・カイ及ナコーン・パノムに至る線を起工、一九三三年コーン・ケーン迄竣工した。コーン—ケーン—ノーン・カイ間約百七十四粁中コーン・ケーン—ウドン間約百十九粁は一九四一年六月開通した。

北東線のバンコック—アラン・ブラテート線は一九〇八年工を起したのであるが、ペトリューに達したとき工事は中止せられ、一九二二年に至り改めて之を再開、一九二六年クビンブリを經て佛印國境アラン・プラデートに達した。佛印のプノム・ペン—モンコルボリイ線のモンコルボリイ驛を離るゝこと約五十一粁である。

一九二六年八月印度支那及佛國代表アレクサンドル・ヴアレヌとタイ國外務大臣トライダス・プラバンダとの間に調印された條約第十五條に依り、兩國はその安全の保障と經濟的發展との爲に、特に交通機關に就き協力すべきことを約したのであるが、一九四〇年春佛印、タイ國間に協定成立し、雙方未成區間の鐵道建設に從事すべきことを定めた。タイ國側の建設すべき區間は約六粁豫算は五十六萬五千二百バートである。

北部線即ち北東線のバン・パーチより北上してチエンマイに至る路線は、一九〇一年ロプブリー迄約四十粁を略成したまゝ停工してゐたのであるが一九一六年工事を再開した。時恰も第一次世界大戰に會し、之に伴ふ建設資材の不足に加へて、デン・チャイよりチェンマイに至る山岳地帶の難險を克服するの要あり、建設隊は惡疫と戰ひつゝ異常の努力を續け、一九二二年漸くにして全線を完成した。

南部線即ちマレー半島縱斷線は、一九〇一年工事を開始し、一九一七年に開通した。本線はバンコック・ノイを起點とし、西方バーンボーンに出で、南下してペチャブリを經てタイ灣の沿岸を走り、ハートヤイに於て二本に分れ、一はマレー聯邦との國境スンゲイ・ゴロックに至り、一は國境パダン・ブサールに出づる。孰れもマレー聯邦鐵道を通じ、シンガポールと連絡してゐるが、パダン・ブサール經由線はプライに於て船便に依りピナンと連絡してゐる。

タイ國國有鐵道は、以上の如く先づ北東及北部に於て建設を開始したのであるが、それは當時佛印を根據とする佛國の侵略政策に對抗せんが爲の軍事上の目的を多分に含んでゐたのである。然るに一九〇四年タイ國は佛國の壓迫に抗し得ず、メイコン河の西岸ルアン・プラバン地方及その他相當廣汎に亙る地域を拋棄するの已むなきに至つた。右北東及北部線の建設工事が一時停頓した所以の大半も玆に存するのである。

南部線も亦政治的且つ軍事的色彩を持つ。即ち佛國の侵略政策に相對抗し、タイ國を植民地化せんとする英國の野望が、本線の建設を强要したと見るべきであらう。北東及北部線建設に當り、タイ國政府は自國資本を以て之を賄つてゐたのであるが、工事の進捗、計畫の擴大に伴ふ經費の膨脹と英國の壓迫とに依り、一九〇三年第一次英貨公債百萬磅を起した。次いで一九〇九年第二次公債四百萬磅を發行したが、この金額は主として南部線建設費に充當すべく規定され、且つ英國人技師の雇用、マレー聯邦鐵道との連絡等々の條件が附せられた。從つて最初に起工された北東及北部線が軌間一・四五五米であつたにも拘らず、本線はマレー聯邦鐵道と同じく一米軌間であつた。

斯くの如く同一國有鐵道でありながら軌間を異にする爲、輪轉材料の共用不可能といふ狀態に置かれてゐたのであるが、一九二七年多年の懸案であつたメーナム河にラーマ六世橋架せられ、南部線の列車がバンコックに走入するに及んで、軌間統一問題起り、論議の結果遂に一米軌間採用に決定したが、過渡期便法として標準軌間線路內に一米軌間線を敷設し、輪轉材料の改造と相俟つて漸次改軌の工を進め、一九三〇年四月之を終つた。要したる費用は百五十四萬八千百四十四バートであつた。

タイ國國有鐵道は、北東線のバンコック—クロン・ランヂット間二十八粁四四を除けば、殘餘は總て單線である。クロン・ラヂット—バン・フアジ間六十二粁の複線工事は費用の關係上延期せられた。

線路の勾配は、北部線パン・パーチ—チェンマイの一部が山岳地帶であるのを除いては、大部分が平坦地である爲、二百分の一以下の緩勾配が多く、急勾配も百分の一程度で、曲線半徑は八百米乃至千米である。北部線のコーラート高地では、勾配四十分の一、曲線半徑二百米に及ぶ。軌條は長さ八米乃至九米のものを用ひ、一米に付二十四砬八の重量を有する。枕木は一・九×〇・二〇×〇・一五米の硬材を使用、道床は厚さ三十糎、花崗岩又は石灰岩のバラストを敷く。

隧道は北部線に四、南部線に一を數ふるのみ。最長のものはデン・チャイ—チェンマイ間の千三百五十四米のそれである。數多の橋梁中最も重要なのはラーマ六世橋で、北東及北部線と南部線とを連絡するものである。全長四百四十二米、五箇のスパンより成る。中央スパン幅百二十米、左右に連るスパンは各幅八十四米である。

驛建物は、バンコックのみが壯麗で、その他は殆ど木造で簡素である。列車運轉方式は複線區間に於てはタイヤー式ロックアンドブロック方式を採用し、單線區間の大部分は電信閉塞式で一部分は通票閉塞式である。

國有鐵道所有輪轉材料は、一九三四—五年に於て機關車百七十八、客車三百二十五、貨車三千二百九、その他各種作業車十九である。

機關車百七十八のうちには、蒸汽百六十三、ディゼル二、ディゼル・エレクトリック十三を含む。客車三百二十五のうち二百四十はボギー車、六〇は四輪車、トラム・カア二五である。貨車三千二百九輛のうち百四十九はボギー車、殘餘三千六十は總て四輪車で、大部分は十噸車である。尙右の外、本邦より購入せる大型機關車二、小型機關車八、鋼鐵製貨車百、木造貨車二百がある。

以上國有鐵道各線に投ぜられたる資本は、一九三四—五年度に於て左の如く一億九千九百六十四萬四千九百五十一バートで、一粁當り投下資本は六萬四千四百二バートに當る譯である。

○資本勘定（單位バート）

既成線	一九三三—四年三・三一現在	一九三四—五年支出金額	一九三四—五年建設勘定より振替	一九三四—五年三・三一現在
北部線	四七、六三四、〇七四	—	—	四七、六三四、〇七四
北東部線	四五、九三六、一五六	—	—	四五、九三六、一五六
東部線	一七、八八三、九一八	—	—	一七、八八三、九一八
南部線	七三、五三七、九三〇	—	—	七三、五三七、九三〇
ラーマ六世橋及その他	六、〇〇八、九三九	—	—	六、〇〇八、九三九

廣軌更改工事及その他			九、四七三、四〇七
合　計			一九九、四八八、四二四
建設線及其の他			
コーン・ケーン―ノーン・カイ間	四三、〇一一	九、六三三、九三四	四七三、五六四
コムバーワーピーナコム・バノム間	一〇三、五四五	一六〇、五三七	一九九、六四四、九五一
バンファジーボーランガム間	一、四八三		
廣軌更改及その他改良工事	五六二、一八八		
合　計	一、〇〇五、三二七	一六〇、五三七	八九六、五七四
總　計	二〇〇、五三九、六五一		二〇一、一七三、五三四

國有鐵道各線に於ける列車運行狀況は概して閑散で、大部分は混合列車であるが、南部線のバンコック―ピナン間、バンコック―マレー國境間及北部線のバンコック―チェンマイ間に於ては、一週二回寢臺車及食堂車を連結せる急行列車を運轉してゐる。列車速度は急行旅客列車四十五粁時、普通旅客列車三十粁時、混合列車二十五粁時程度である。

運輸の構成は大體に於て貨物六〇％內外で、旅客四〇％內外で、運輸數量は一九三三―四年度に於て旅客員數三百二十五萬九千四百四十二人、貨物噸數百十四萬八千六百二十四噸、一九三四―五年度に於て旅客員數四百五十一萬八百五十六人、貨物噸數百四十六萬三百七十二噸である。

輸送貨物の大宗は米で、全數量の約三分の一に達する。即ち一九三四―五年に於て籾の輸送高は四十萬五千九十二噸、百七十一萬七千九百五十三バート、米及碎米の輸送高は三十萬五千百二十三噸、百八十六萬九千六百七十五バートに上る。

米に次ぐ重要貨物は木材で、その輸送高は九萬四千四百十七噸、四十萬九千九百二十二バートであるが、その約五〇％はナコン・ラチシマー及ウボンより積出される。

家畜輸送數量の大部分は豚に依つて占められ、家畜輸送收入の七八％の多きに達してゐる。

タイ國國有鐵道の營業成績は不良ではない。營業係數は一九二六―七年に於て三八・一九％であつたが、一九三三―四年には五五・〇八％に、一九三四―五年に於ては四七・五四％となつてゐる。

左に營業關係及その他の統計を示す。

○營業成績（單位バート）

	一九三四―五年		一九三三―四年	
收入				
旅客	四、四六二、二三二・五八	三四・一八％	四、一九七、一九三・九三	三八・九二％
貨物	七、七七九、五六九・五九	五九・五六％	五、九一〇、二九四・一五	五四・八〇％
家畜	五八〇、四一二・四〇	四・四四％	四四六、九四一・〇〇	四・一四％
雜收入	二三〇、〇三八、二七	一・八二％	二三〇、九二八・一九	二・一四％
合計	一三、〇六一、二五二・八四	一〇〇・〇〇％	一〇、七八五、三五七・二七	一〇〇・〇〇％
支出				
管理關係	九三、三四五・六七	〇・七二％	一〇二、一七五・〇二	〇・九五％
總務	一八六、〇六五・二二	一・四三％	一八九、七三三・〇九	一・七五％

工作工務關係				
車輛	一四六、五二八・二一	一・一一%	八〇、四〇六・三一	〇・七五%
工務	二、〇一五、九六四・五八	一五・四三%	二、〇二六、六〇一・九一	一八・七九%
工場	七二、五八六・八四	〇・五六%	六七、一三九・三八	〇・六二%
運輸關係				
營業	一、五五八、四六四・八六	一一・九三%	一、五二四、五九九・九六	一四・一四%
運轉	一、八二四、二五七・五五	一三・九七%	一、七一三、六二三・四〇	一五・八九%
建設關係	三一二、二二八・〇六	二・三九%	二三六、四五七・八八	二・一九%
改良工事關係	九九八、二二四・七六	七・六四%	九九七、四二二・一二	九・二四%
國庫收入に振替	五、八五三、三八七・〇九	四四・八二%	三、八四七、一九八・二〇	三五・六八%
合計	一三、〇六一、二五二・八四	一〇〇・〇〇%	一〇、七八五、三五七・二七	一〇〇・〇〇%
營業係數		四七・五四%		五五・〇八%

○從事員數

	管理 事務	管理 統計	管理 法律	運輸 中央	運輸 營業	運輸 運轉	工作工務 中央	工作工務 保線	工作工務 工場	工作工務 技術	工作工務 倉庫	建設 北東線	建設 改良工事	會計	合計
月給	四九	七	一七	一〇九	一、一六〇	六二一	六	二九〇	三八	三四	九二	六	五	二三三	二、六五七
日給	一	—	—	—	八四九	六〇五	—	七、五二七	九六〇	七五	五五	七七五	二五六	二	一、一〇五
合計	五〇	七	一七	一〇九	二、〇一三	一、二一六	六	七、八一七	九九八	一〇九	一四七	七八一	二七〇	二三五	一三、七六二

タイ國に於ける私營鐵道の總延長は百九十粁に過ぎずして、バンコック—メークローン間六十七粁、タールア—プラバート間十九粁を主なるものとし、殘餘は木材會社の專用線で、メー・サイ及メー・ヨム流域地方に於ける Danische Ostasien Yesellschaft 線の延長十七粁八（軌間三十吋）、メー・イン流域地方に於ける Anglo Siam Corp, Ltd. 線の延長七十八粁八（軌間一米）、メー・ファーン流域地方に於ける Borneo Co., Ltd. 線の四粁九（軌間〇米七五）等がそれがある。

二、道路

タイ國の道路は、經濟省鐵道部道路課の管轄下に在り、一九二一年公布の「鐵道及公道に關する法令」に依り、國道及地方道に大別せられ、國道は更に一、二、三級車道、馬道に分たる。

一九三八年一月現在に於て、道路の延長粁は、一級國道百三十七粁、二級國道百五十粁、三級國道三千百二十八粁、合計三千四百十五粁、地方道四百六十二粁、總計三千八百七十七粁で、自動車數は、一九三九年末現在に於て、乘用車六千輛、バス七百七十輛、貨物自動車五千百五十輛、その他百四十五輛、合計一萬二千六十五輛に過ぎず、人口千五百二十六萬人に對し一・二六五人に付一輛の割合である。

斯くの如く、タイ國に於ける道路運輸は著しく發達が遲れてゐるのであるが、その主なる原因は、既述の如く鐵道建設費の一部を外債に仰いだ關係上、鐵道收入を以て之が元利償還に充てんが爲に、道路の建設を鐵道の培養的作用を有するものに限つたことに在り、從つてタイ國に於ては、鐵道と自動車との關係は他國のそれと事情を異にし、競爭的立場に置かれてゐない。

然るにタイ國は、國防上且つ經濟上道路の重要性を認識し、一九三四年一億五千三百萬バートの豫算を以て道路網の完成を企圖し、一九三六年四月以降十八年間に一萬五千粁の道路を建設すべく計畫した。第一次五箇年計