

522

特253

P22

済研究会 宇津木武夫著

國際新情勢下の

東亞共榮圈建設を語る

經濟研究会發行

1



\*0023146000\*

0023146-000

特253-822

國際新情勢下の東亞共榮圈建設を語る

宇津木武夫・著

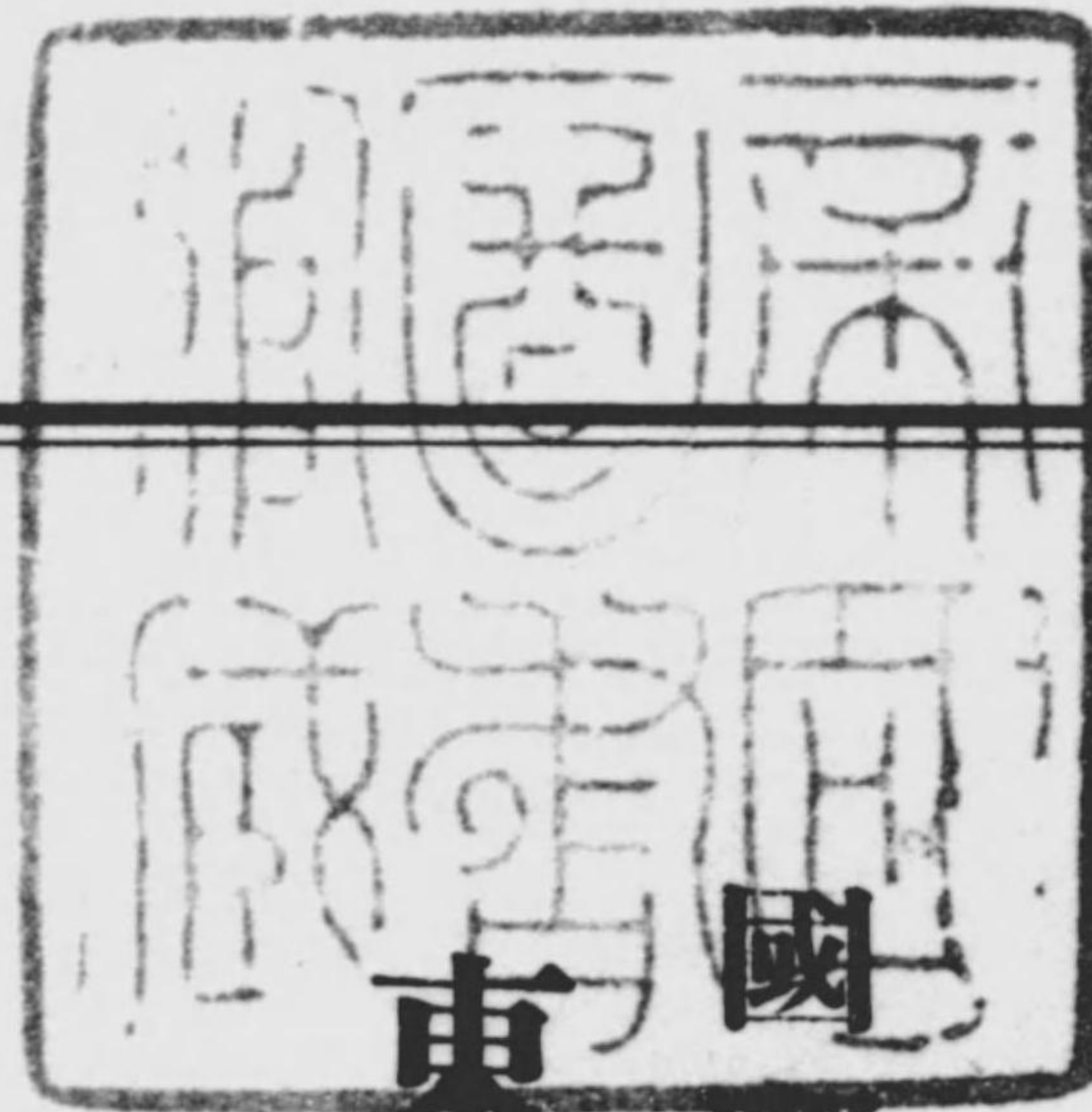
經濟研究会

昭和15

ADD

この著作物は、著作権者不明のため、著作権法第67条の規定に基づき、平成12年3月2日付けで文化庁長官の裁定を受け使用するものです。

特253  
822



『經濟研究』パンフレット

經濟研究會 宇津木 武夫 著

國際新情勢下の  
東亞共榮圈建設を語る

經濟研究會發行



## はしがき

東亞共榮圏建設も日獨伊三國同盟の締結に全く新たな段階に到達した。過般發表の國土計畫策定事章に就ても明らかにそのことが窺えるが、目下企劃院に於て成案作成中の所謂「日滿支經濟十ヶ年計畫」の如きも従來の施策を新國際情勢に應じて根本的に變更することゝならう。

日獨伊三國同盟の眼目は、云ふ迄もなく日本は獨伊の歐洲に於ける新秩序建設について指導的地位を且つそれを尊重し、獨伊も亦日本の大東亞に於ける同様の地位と認め尊重する。それに就いて必要な場合は軍事的方法に依つて相互援助の効果を擧げるといふのである。

殊に、同盟は経済的に各々自己圏内の資源、科学、技術を擧げて有無相通する交流を圖り相互の経済力の強大を期すといふことに大きな意義があると共に、それは亦その盡英米の経済的挑戦に備へるものである。

反面又考へると、日獨伊當面最大の目的はお互ひに戦亂渦中から逃がれ、延ひては世界人類の趨望してゐる平和を招來することである。獨伊は歐洲大戰の經局を促進し日本亦支那事變に終止符を打つことではなければならぬ。

斯うした三國間の盟約成立、しかもそれにソ聯、スペイン参加が豫想されるに至つて英米のいよゝ熾烈且露骨な挑戦に新な對立と摩擦を惹起しつゝあるのも當然と云へば當然なことだ。然もこれが我國の貿易の上に具體的に各般の影響を與へつゝあることも看過することの出来ない事實である。

東亞共榮圏建設も、かゝる最も困難な國際芬圍氣の裡に進行されることを前提とし徒らな樂觀を排して慎重に考慮、觀察すべきであることは云ふまでもないであらう。

國際關係の複雑微妙な推移と同様國內經濟狀況、或は滿洲に於ける、支那に於ける經濟事情を觀るとき一層大東亞共榮圏建設が歴史的大業であり、前途字義通り荆棘の途であることが痛感される。

滿洲國に於ける産業五ヶ年計畫も修正に修正を重ねられつゝあるが、結局諸般の事情からデフレ政策を採るの已むなき本態に立ち到つてゐる今日、資源、開發のための資金資材勞働力の供給は一層重點主義の強化を必要とし、開發上最も必要な道路建設橋梁其他土木事業中一部がそれらの關係から中止せられたとも聽いてゐる。

過般日滿支貿易調整のため新たに東亞輸出組合聯合會、必需品輸出組合聯合會が設立され、從來の個人對個人の商取引を斷乎排して、現地に於ける商品別輸入配給組合對の輸出或は輸入に改められるといふ新しい布石が爲されたが、間もなく北支、中支方面への輸出は漸次減退するといふ全く逆な想象を生むに至つた。

資源開發の促進は高唱され亦それに必要な對策も講せられつゝあるが、生産資材、

開發用資材の對滿支供給は依然として不足、殊に北中支、滿洲に於ける勞働力の拂底振りも最近漸次深刻化しつつあることが傳へられてゐる。

東亞共榮圏の建設も樂觀する者があるとすればそれは明らかに現實を直視しない者だ。

吾々は吾國經濟が如何なる國際環境の下に置かれてゐるか、歐對東亞共榮圏の建設に何んな計畫を持ち實施しつつあるか、滿洲に於ける鐵鋼、石炭、北中支に於ける鐵鋼石炭、非鐵金屬、棉花、工業鹽等の資源開發は何の程度に進行し將來の目標は如何日滿支綜合輸送、通信ルート建設工作の進捗振りはどうか、綜合的且つ全體的に慎重に觀察すると同時に、細部に亘つても充分検討しそれについて明確な認識を有つ必要がある。

以下斯る觀點から、大東亞共榮圏建設計畫の進捗程度、將來の目標、日滿支綜合ルートの建設計畫の二章目に別け其れを概観することにした。御一覽と御批判御指導を

乞ふ次第である。

昭和十五年仲秋

大森の寓居にて

宇津木武夫

【目次】

はしがき.....一

大東亞建設と其の將來.....一

三國同盟と國土計畫.....八

三國同盟の意義.....八

國土計畫と三國同盟の關係.....一

滿洲に於ける資源開發狀況.....一

石炭開發狀況.....一

阜新で石油資源發見.....一

鐵礦開發概況.....一

非鐵金屬開發狀況.....一

液體燃料製造狀況.....一

滿洲國に於ける工業.....一

支那に於ける經濟建設.....一

日支條約締結.....一

北中支資源の布存と開發.....一

結言.....一

日滿支綜合ルート建設計畫.....一

建設と交通問題.....一

議會に現はれた輸送問題.....一

激増する鐵道貨物.....一

議會提出の建議案.....一

輸送力の技術的増強策.....一

交通動員と擴充計畫.....一

内地幹線の複線化.....一

其他各線の擴充計畫.....一

内鮮ルートの増強.....一

船舶輸送擴充計畫.....一

航空路の擴充計畫.....一

滿洲國の交通事情.....一

滿鐵の輸送對策.....一

産業開發とルート建設計畫.....一

ルート要衝・各港の能力.....一

自動車交通路建設計畫.....一

北中支の交通事情.....一

北支鐵道と自動車路線.....一

華北交通會社の計畫.....一

綜合ルート建設今後の方向.....一

## 國際新情勢下の

# 東亞共榮圈建設を語る

經濟研究會 宇津木武夫

## 大東亞建設と其の將來

### 三國同盟と國土計畫

三國同盟の意義 日獨伊三國同盟締結は日本の強力外交の發足を意味する重要なモメントだ。しかしこれに成功するまで如何に複雑なそして困難な途を辿つて來たかは吾々國民としても略々想像のつくところである。過去數十年間に亘る政治的、經濟的又思想的な一切の英米との關係を斷乎清算し、獨、伊と共に世界新秩序建設の一翼たらんとする、しかも支那に於ける支規模な作戰を遂行

しつゝ大平洋への戰禍波及の危險を敢て冒してまで斷行せしめたものは一に國民總力の發顯である云ふまでもなく現時澎湃として國內に漲る新體制確立の氣運であり、伸びやうとする國民の革新的情熱であると謂へよう。

如何なる國家の建設と謂へども、それが平和裡に圓滿に遂行された例は世界史上には殆どないと云つてよい。如何なる場合も建設といふ新しい秩序はこれまで鬭争に依つて誕生し確立されて來たのである。

國家と國家、民族對民族、新勢力と舊勢力が血を流すことによつてはじめて獲得されたのである。隨つて歐洲は歐洲、ソ聯はソ聯、東亞、米洲と、各國內に於ける民族の共存共榮を標榜して分立せる國家を集約することによつて既に其の第一歩を踏み出してゐる世界新秩序の建設も、史上の例に洩れず大規模且廣汎に亘る血腥さい戰鬭に依て遂行されつゝあることもよく判るであらう。

此の間に於ける日、獨、伊の世界三大勢力の史上にも未だ類例のない條約締結による緊密な結合は舊勢力の主魁たる英米屈服への決定的勢力が形成されたことに、今回の三國同盟の意義が在る。

尙ほ亦、九月二十八日の近衛首相放送中の言葉を引例すれば、「日本が東亞に於て獨逸、伊大利が歐洲に於て、此の共存共榮圈を指導すべき立場に立つ事は、歴史上より見るも、地理上よりするも

經濟上より見るもこれ亦必然の勢である。私はかゝる必然の傾向を阻まんとする處に、歐洲に於ては第二次大戰の勃發を見、東亞に於ては準戰時的國際關係の緊張を示すに至つたものと思ふのであります。果して然らば、日本が獨伊に協力し、獨伊が日本に協力し、三國相寄り相助けて場合によりては軍事的同盟の威力をも發揮せんとするに至る、これ亦必然の勢であります』として三國同盟の意義と國際關係を明確に示されてゐる。

又同盟締結の生の親の一人である外務省外交顧問白鳥敏夫氏の言葉を轉るれば「僅々四、五千萬の民族が世界の四分の一の領土と人民を領有し、さうして少數全權者の利益のため或はこれを搾取し或は地下無限の資源を伏せて他の利用を阻んでゐるといふことでは人類の物質生活が今日の貧困を來すのも己を得ないわけである。この不合理を矯正するために日獨伊の同志國家が血をすゝつて提携を誓つたものである」といふことに歸着する。

茲に於て三國同盟は單なる政治的、軍事的、經濟的結び付きではなく、所謂世界新秩序建設の盟約であつて、この一丸となつた力により個人主義に立脚する自由主義思想へ、文化へ、經濟へ、一切のものに挑戦しデモクラシー對全體主義の戦端を開き、過去二世紀に亘り積暴の限りを盡した自由主義舊秩序の没落の日を一日も早めんとするものである。

随つてこの三國同盟は相互信頼の下に從來の防守、保障、相互援助乃至不戰條約などに比べると全く型破りの條約であることが判然とする。

世界新秩序建設委員會、全體主義建設委員會——とも稱すべき政治、經濟に亘る三國代表混成の二委員會が東京、伯林（東京又は東亞國の何れか、伯林又はローマにて開催することもある）兩地に設置され盟約の具體的推進が圖られる。具體的にどう運用されるかといふことは今後に残された課題であること勿論であるが、これこそ正に人類史上未曾有の一大變革の發足となることは最早疑ひの餘地のないところである。

■土計畫と三國同盟の關係 基本國策要綱の一つである國土計畫も東亞全體を對象とする綜合計畫として其の要綱も決定過般發表された。

計畫の種別は日滿支綜合開發計畫と日本内外地を對象とする中央計畫となつてゐる。日滿支綜合計畫は中央計畫の、中央計畫は又日滿支綜合計畫のお互に基本となり、種別ではなく此の二つは所謂表裏一體のものであることは既知の如くである。

主要策定要綱は左の如くである。

#### 一、日滿支經濟配分計畫



二、工業配分計畫

(イ)重化學工業の業種別配分計畫  
(ロ)輕工業種別配分計畫

(ハ)工業地帯配分計畫

(ニ)鑛産資源開發計畫

三、農林畜水産業配分計畫

(イ)農業計畫

(ロ)林野計畫

(ハ)水産計畫

四、綜合的交通計畫

(イ)内外地交通通信整備計畫

(ロ)東亞交通通信整備計畫

四、綜合的動力計畫(燃料を含む)

六、綜合的治水治山及び利水計畫

七、綜合的人口配分計畫

(イ)都市配置に關する計畫

(ロ)職能別人口配分計畫

(ハ)地域別人口配分計畫

(ニ)綜合的移民計畫

八、文化厚生施設の配分計畫

九、單位地域別計畫の基本方針

以上の如き全く廣汎なもので、現下稱へられてゐる所謂新體制確立への進運も、この新たな國土計畫を完遂し、文字通り歴史的維新を實現せよといふのに外ならない。新たなその方向に正に其の第一歩を印せよとしてゐるのである。

然るに、國際情勢は此の東亞に於ける新事態と關聯して依然として複雑且つ變轉極まりない推移を見せてゐる。即ち獨逸の猛攻の裡に今や没落の危機に頻してゐる英本國は遂ひに米國と完全に結ぶことに依つて没落から脱がれやうとしてゐる。

皇軍の佛印進駐、爾印との折衝、進捗その間三國同盟締結のダイナミックなニュースの發表等々

凡てが英米・蔣政権にとつては一として悪材料でないものはない。英米兩國がビルマルート再開、米國の全面的對日禁輸、カナダの銅、ニッケル禁輸、果ては印度鉄鐵の對日禁輸と、有りと凡ゆる恫喝の言辭を弄し報復手段發見に躍起となつてゐるのも當然だ。斯うして彼等は現實に三國同盟成立といふ血の盟を目前にせしめたことは正に其の咽喉首に短劍を凝せる以上のものである。

尙ほ亦、日本と新支那中央政府との關係、支那と蒙疆、蒙疆と滿洲等東亞圈内三國間の政治、經濟、文化を通ずる全面的協力體制が如何なる程度に確立されるか、亦シヤム、佛印、蘭印等、南洋圈の所謂共榮圈への包含がどの程度に成功し得るかは正に今後の建設工作そのものを左右する字義通り「鍵」となるものであらう。

斯の如く國際環境下に於ける東亞建設の前途を見ると決して樂觀は許されない。と同時に東亞の安定勢力たる我國の強力外交の實現と國力の發揮宣揚こそ資源開發、資材調整、通貨安定對策以上の最大問題であり、政治力の顯現伸長こそ唯一の建設完遂への推進力であることが痛感される。

隨つて現下當面する幾多困難な問題の解決も、日本内地に於ける所謂新體制の實現は固より、日滿・支・内外南洋をも一丸とする大東亞聯盟といふやうな強力な一致體制確立が急務である。建設も又それを目標として具體的對策が樹立され推進されて行かなければならぬ。斯うした意味合から今

回の三國同盟の意義も確然となり、従つて東亞建設といふ言葉の内容も從來のものとは全く新たなものとなり其の道程から其他凡ゆる角度から見ても正に新段階に到達せるものと云ふべきであらう。これらの觀點から以下、日滿支に於ける資源開發狀況及び綜合ルート、建設に就て述べてゆき度い

### 滿洲に於ける資源開發狀況

滿洲國に於ける資源開發も最近に至り、漸く軌道に乗り、それと重點主義の強行に計畫は案外順調に進捗しつゝある。

本年五月同國産業部發表に依ると、第三年目康德六年度に於ける成績中鑛業に關するものは鐵鑛開發が計畫の八割、前年度に比較すると二割の増加である。石炭九割五分、前年度比三割増、アルミニウム豫定を突破し鉛、亜鉛も殆ど自給點に近く、其他開發動力源たる水力發電は九割七分、前年度比三割の増となつてゐると云はれてゐる。其の詳細については勿論個々に數字を擧げねばならぬが、遺憾乍ら現在筆者には其の自由が許されてゐない。従つて許されてゐる範圍内で其開發概況を見ることにする。

石炭開發狀況 基礎産業部門確立が急務であることは日滿支を通じて一致するところである。鐵

鑛と共にこの石炭資源の開発は急務中の急務として周到な計畫の下に懸命な努力が拂はれてゐる。滿洲に於ける石炭の埋藏量は現在に於ては二百億トン以上と推定されてゐる。撫順、阜新、鶴岡、密山、北票、西安、本溪湖各炭坑が其の重要なものであるが、それらは云ふ迄もなく滿洲炭礦株式會社の手に依つて着々開発が進められてゐる。

先づ阜新炭田に就いて見ると、同炭田の延長は七十キロ、炭層面積一千平方キロといふ老大な規模を持ち、埋藏量も無盡藏と云はれ現在開發着手のものは僅かに其の一部に過ぎない。従つて採炭法も露天掘りと鑿孔に依る採掘との併用で、相當大掛りな計畫の下に開發が進められつゝある。將來大きく期待されてゐる炭田である。

鶴立坑の開發は阜新より稍々遅れて着手されたが、同礦區は松花江の佳木斯附近よりソ滿國境の近くに至る老大な面積に亘るものとされ、現在着手區域は之れ亦其の極一小部分である。これも露天掘りと斜坑掘鑿で採炭、資材供給の圓滑化を圖れば相當急テンポの増産は可能で既に豫想以上の成績を擧げてゐる。

密山炭田も其のスケールは三百五十キロに亘る大炭田で、殊に同炭田の炭質はよく製鐵用に適することが認められ積極的開發が進められてゐる。

其の他西安東邊道の新炭坑である鐵廠子、五道溝、煙筒、八道溝などの開發も、東邊道開發新計畫の中心となり増産の上に相當大きな力となつてゐる。

輸送の項に於ても一部東邊道開發計畫に就いては觸れて置いたが、この方面の輸送路擴充工作の進捗と併行して將來この方面の石炭開發は正に期待に價すると共に、それは直ちに朝鮮を通じ日本内地産工業發展の直接的力添えとなるといふ地理的特殊性を持つてゐる。

**阜新で石油資源發見** 阜新炭田に埋藏されないとされてゐた石油が存在してゐることが調査の結果昨年發見されたことは正に特筆に價するものだ。

過般帝國ホテルに於て開催された日滿經濟懇談會に於て横山滿洲國企劃處參事官も阜新に於ける天然石油發見經過を左の如く報告された。

『阜新で昨年天然石油の油兆地を發見致しまして之が試掘に從事中でありましたが、去る五月十二日に東坑の試掘中の一箇所より數百米の深さに達しました時ガスの噴出を見、其の箇所より天然原油約一石餘の採取を見たのであります。是が埋藏量、將來の開發可能量は未だ判然たることは申上げられないが、現在の油兆地に於ける背斜軸（油脈）の規模の雄大なることから相當の天然油の採掘を見ることを期待してゐる次第であります』

尙ほ同油兆地に就いて現在判明してゐることは、背斜軸は阜新より東梁を経て九道領に至る間に四プロックをなしてゐる。即ち阜新縣城の東側を東北から西南に走る縣城背斜三十キロ、東梁驛から東へ五キロ、東崗より西南清河門まで走る清河門背斜四十キロ、東梁驛より西方叶呼魯に至る六キロ、清河門より西南九道領に走る背斜約二十五キロ、四プロック背斜全長約百キロに及び、幅員も清河門背斜の如きは四キロと云はれてゐる大規模のものである。

滿洲石油會社を中心とする昨年六月に樹立された同油田試掘五ヶ年計畫は、總經費約一千二百萬圓、うち初年度支出額三百六十萬圓、第二年度の康徳七年二百萬圓で、その總てが政府補助金として支出されることとなつて居り、口式二千米、千米、四百米、網式各數基、ダイヤモンド數基で五ヶ年間に約一百五十井を掘鑿する計畫である。

品質は原油のボーメ十六で處理の結果二・〇六、比重〇・九三で日本の中級程度のものであると傳へられてゐるが、深度を増すに従つて品質も向上する見込みである。何れにしても阜新に於ける原油發見の意義は大きく、時局柄この油田の積極開發は大いに期待される。

**鐵鑛開發概況** 滿洲國に於ける鐵、鑛資源は其の埋藏量三十數億トンと確認されてゐる豊富さであることは既に知られてゐる如くであるが、全體を通じて貧鑛が多い。有名な昭和製鋼所の在る鞍

山地帯は豊富な鐵鑛埋藏で知られてゐるが、三十五パーセント程度の貧鑛で、鐵鋼増産計畫は専ら貧鑛處理で行はれてゐる。富鑛は弓張嶺の一部に存在するのみだ。

現在滿洲國に於て最も注力し、大規模計畫の下に進められてゐるのは本溪湖で、同地方の石炭開發と併行して低磷鉄鐵の製造を行つて居る。こゝに於ける増産は相當有望で本年度は飛躍的に増大するものと見られてゐる。

亦東邊道一帯の鐵鑛も有望で、石炭開發と共に、大栗子溝、七道溝は何れも品位六十五と云ふ稀に見る富鑛で、東邊道開發會社が目下その開發に着手し相當量の日本への供給をなしてゐるが、本年度は輸送路の擴充に依り一層増産せられる筈である。しかし同地に製鐵所建設計畫もあり埋藏量の確然たる調査があり技術的見透がつけば當然實現するものと見られる。

其他滿鐵沿線の開原、九家屯、西豊等にも富鑛が発見されて居り、日本製鐵、滿洲重工業開發、滿洲炭鑛三者提携して鞍山の昭和製鋼、龍烟鐵鑛を背景とする石景山製鐵所其他滿洲、支那に亘る鐵鑛區主要地に製鐵所を建設し、資源開發と併行する日滿支綜合計畫の下に鐵鋼増産に積極的に乗り出すことになつてゐるので今後この方面の開發促進については相當大きな期待が持たれてゐる

**非鐵金屬開發狀況** 非鐵金屬中アルミニウムとマグネシウムは最も重視され其の増産には大いに

力が注がれ、殊にアルミニウムは其甲斐あつて昨年度は前記せる如く豫定計畫の百パーセント遂行といふ好績を納め得たのである。原料は南滿洲に廣く分布してゐる礬土頁岩で、開發と精練のため滿洲輕金屬會社が設立され、しかも來年五月には撫順工場の大擴張工事も完成されることになつてをり、一層の増産が期待される。マグネシウム原料は、之れ亦豊富に同國內に分布するマグネサイトで大々的に開發が進められてゐる。

金、銀、銅、鉛、亞鉛等は間島省の天寶山、錦州省の楊家城子、其他營城子、馬家溝等、鐵、石炭と共に綜合開發計畫の下に滿洲重工業開發の手で積極的に進められ、何れも近き將來自給自足點に達する豫定である。

其他滿洲鑛山開發會社が本年三月末までに權利を保有した非鐵金屬の有望鑛區は、金、銅、鉛、アンチモニー百九十二鑛區十四萬二千七百三十四ヘクタールで、昨年九月末現在に比較すると僅か半年間に五十八區、面積六萬三千二百九十ヘクタールの激増振りである。各鑛石埋藏量はアルミ原料礬土頁岩約一億二千萬トン、マグネシウム原料菱苦土鑛約百三十六億トン、鉛、亞鉛銀鑛は約二千萬トンと積稱せられてゐる。其の他に調査は揮鑛は依然として進められまだこの方面の有望鑛區の發見の餘地が残されてゐる。字義通り寶庫滿洲の面目躍如たるものがある。

#### 液體燃料製造狀況

特筆に價するものは滿鐵の石炭液化の企業化である。滿鐵は撫順炭礦に經費約一千四百萬圓を投じて年産二萬トンの液化試験工場を設立して滿鐵獨特の水素添加直接液化法の研究を續けてゐたものであるが、本年三月末遂ひに優秀な航空機用ガソリン製出に成立した。久保理事が上京、對滿事務局其他日本關係方面と其の企業化に就て接衝中であつたが、六月頃に至り撫順試験工場を基礎に年産六萬トン——十五萬トン計畫の下に資材關係の見透しの付き次第企業化することに内定した。原料は撫順炭礦地方に豊富に産する油母頁岩で從來利用法なく棄て、顧みられなかつたものである。

錦州に建設中の合成燃料、石炭液化事業は機械類をドイツより輸入する豫定であるが、最近更改締結された滿獨貿易協定に依つて其の實現は著く促進されるものと見られる。四平街の油化工業も設備略々完成本年度あたりから本格的操業に入る豫定である。

其の他昭和製鋼のコークス爐ガス液化事業も試験の域を脱し愈よ本格化し本年度は相當の増産が見られよう。

滿洲に於ける液體燃料工業は石炭の豊富なこと、油頁岩のオイル、セエール製造加工に完全に成功したことに依つて急速な發展が豫想される。殊に阜新油田の發見は正にそれに干釣の重味を加へ

るものであらう。

二二

### 滿洲國に於ける工業

滿洲國に於ける工業は未だ充分であるとは云へない。新舊五ヶ年計畫に基く新京、ハルビン、大連等に於ける工場地帯建設状況から觀ても未だその準備時代——建設時代を脱せないものであつて滿洲國が眞に其の國內の豊富な石炭、鐵、非鐵金屬、電力、大豆、其他天然資源を百パーセント使用し得る工業國となるには今後相當の期間を要するものであることは改めて云ふまでもないことである。

然るに、部分的に見ると既に軌道に乗つてゐるものもあり又論外のものもあるが、それを全體的に見れば盛り上るやうな大きな内在してゐる力が感ぜられるのが滿洲に於ける工業界であることも否定出來ない。

例へば、前記せる如き油化学工業、吉林の人造ゴム工業、鐵鋼工業などは既に軌道に乗れるもの、代表的なものである。一般機械工業、鐵工、金屬工業、纖維工業、食料品工業などは其の反對の例であらう。

殊に昨年に於ては豫想以上の資材缺乏と資金關係でこの方面の建設は著しく阻害されたことは事實だ。内地小工業の滿洲國移駐も當初宣傳された程活潑には行はれず、しかも内地は主として彼地に於ける資源開發用の鑛山機械類、農業用機械等の修理工場に重點を置き其の殆どを金屬加工業方面にのみ限定して、滿洲國側の要求する生活必需品製造工業、食料品工業などを度外視して來た憾みがあり、滿洲現地側と移駐させる側の日本當局者間に多少の見解の相違を露呈したのであつた。

亦一方滿洲重工業開發會社の飛行機工業確立計畫の進行は一向に見るべきものなく、僅かに同和自動車會社の設立を見たのみで日産の滿洲移駐問題もその儘今後の課題として残されるといふ状態である。

夫等の原因は種々あらうが、最大の原因は内地よりの建設資材、生産資材の供給が潤澤に行はれなかつたことであらう。戦時需要の増大と内地に於ける各種原料、資材の拂底に依つて結局滿、關支向け資材の輸出制限の已むなきに立至つたことが其の大きな原因である。

滿洲國に於ける工業の確立乃至發展等に就いては色んな意思が述べられてゐるが、要するに如何に基礎原料が豊富にしても急速に確立されるものではない。漸進的確立化の歩みを堅實に歩一歩と踏出して行く以外には途がない。現状を以つて悲觀することは極力避けなければならぬものであ

二三

らう。

満洲國に於て今後大いに期待されるものは重工業と天然資源を豊富な電力を以つてする化學工業である。

鐵鋼工業に就いては屢説せる如く三十數億トンに上る鐵鑛石の埋藏量を基礎として飛躍的伸長が豫想せられると共に非鐵金屬資源も満洲國に於ける自給のみでなく日本内地に於ける不足を優にカバー出来るものである。

機械工業に就いては、先づ前記せる如く鑛山用機械、農業用機、輸送關係、土木關係機械類の自給を當面の目標として漸次確立さるべきであるが、精密機械類は當分内地依存から脱却するといふことは不可能と見られる。

随つて本年度に於ける生産力擴充は主として鑛業方面を中心として行はれることは明白であるが、ブロック經濟確立の見地から日滿支綜合の生産擴充計畫が樹立されることになり先づその前提工作として企劃院、商工省、興亞院、陸軍省、拓務省其他各省生産係官の共同視察團が組織され現地に於て綜合且つ具體的生産に就いての懇談會が開催された。

政府に於ても國內新體制の基底である翼賛體制確立の推進運動と併行して日滿支經濟建設要綱作

成を進めて居り、ブロック經濟確立も大東亞共榮圈の確立といふ一つの大きなものとなり日本を安定勢力として滿支三國經濟の自主的建設を基調として高度國防經濟の確立へ推進せしめられて行くことは確然たるものである。生産、配給、消費に全面的計畫が持たれ三國間に於ける經營、技術、勞力、有機的結合による生産機能を最大限に發揮せしめ凡百の綜合計畫が樹てられ着々實施されようとしてゐるのだ。この見地から満洲國の目下の原料國としての地位は近き將來必ずや更改されるものであつて、近き將來其の豊富な原料の確固たる礎石の上に立脚して東亞共榮圈内の有力な一環——工業國となるものであらう。其の日の到來が待たれるのである。

## 支那に於ける經濟建設

日支條約締結 南京に於ける阿部大使と汪主席代理に依る日本と支那新中央政府との國交調整に關する條約締結交渉は近く圓滿妥結を見んとしてゐる。

亦一方日ソの關係も、獨伊樞軸による親ソ政策が堅持されてゐることからしても日本は徒らにソ聯と事を構へる理由なく特に支那事變處理の唯一の途は佛印、ビルマ援蔣ルートの禁絶されてゐる今日聯ソ政策が從來の行き掛りを捨て敢然採用されなければならぬ。それが亦凡ゆる理窟を抜きに

して最も捷徑たることに何等疑を入れる餘地はないのである。

随つて、我國政府が敢然從來の感情的乃至思想的對立を一擲して建川美次陸軍中將をソ聯大使に新に任命し、歐亞局長西春彦氏をソ聯持命全權公使として日ソ國交調整に積極的體制を整備せることも亦當然と云はねばならぬ。

云ふ迄もなくこれらの新たな我國外交の轉換は當面する支那事變を急速に處理し以て東亞生命圈乃至共榮圈の建設を促進することが唯一最大の目的であるからだ。この意味に於て今回の日支國交調整の條約締結結果は日支の自主的建設を基調として日滿支を綜合する政治、經濟、文化各般を通ずる一體となつて建設への眞に第一歩を踏み出したものと見てゐるものである。共榮圈建設の第一歩―東亞聯盟の確固たる礎石がこの條約であり亦同時にこれを以て具體的推進の方向が決定せるものと斷すべきであらう。

北中支資源の布存と開發 北中支は云ふ迄もなく滿洲に劣らない資源豊富な地域である。従つてこの地域に於ける資源開發はその儘共榮圈建設に重大な關係を持つものである。筆者はこの觀點から北支資源乃至中支那に於ける資源の布存と其の開發を論じてゆき度いと思ふ。

北中支は金屬資源の殆どを網羅してゐる。殊に、北中支の金、中支のウォルフラム、モリデン、

マンガ、アンチモ、タングステン、ビスマス、マグネシウム、鉛、銀、銅等の貴重な非鐵金屬資源が豊富に布存してゐるのである。

夫れらの開發は周知の如く北支那開發會社と中支那振興會社の二つが國策會社としてゐる。殊に北支に於ける現状は、其の豊富な石炭、鐵、工業鹽、礬土頁炭の開發に主力を置き、それに就いての華北交通會社と共に輸送機關の擴充に努めてゐる。

アルミニウム、耐火煉瓦の原料たる開樂粘土、長城粘土、礬土頁岩の開發には華北礬土鑛業會社が設立せられ河北省古冶、石門砦、山東省博山、淄川方面の開發に既に着手し或は計畫が樹てられてゐる。

工業鹽の開發も、歐洲戰亂の擴大に依つて遠海鹽の輸入が決定的に杜絶せる今日相當重要な問題となつてゐる。これに就いては山東鹽田は山東鹽業會社の手に依り、長蘆鹽田は開發會社の統制事業の一つとし華北鹽業會社が設立されその開發に當ると共に荒廢鹽田の復舊、新規鹽田開發なども着々進められつゝある。

中支那に於ける鑛山資源の開發に就いては専ら中支那振興會の手で開發され既設の日支合辦の華中鑛業會社及華南炭礦公司是其の子會社として其の直接的開發を進めてゐる。中支那域に於ける石



炭の埋蔵量は約六億トン、鐵礦四千萬トンで、年間開發額は石炭二百萬トン、鐵一百萬トンの計畫である。

蒙疆方面の鑛産資源も亦華北、中に劣らない豊富で、石炭は下花園炭鑛を中心として所謂察南炭田、大同炭田及び包頭薩拉齊附近を中心とした大青山炭田の全炭田が並行的に開發されつゝある。大同炭鑛は其の面積一千八百平方キロ、大體百二十億トンの埋蔵量が推定である。現在開發量は日産四千トン内外、又昭和十六年度には三百五十萬トンの出炭を目標とする三ヶ年計畫が樹てられ著々開發促進が圖られつゝある。

鐵鑛に就いては周知の如く龍煙鐵鑛區があり、その開發は北支那開發會社、蒙古自治政府折半出資に依り開發が進められつつが、それに就いての京包線延長工事も既に完了されてゐる。現在の出鑛量は日産二千五百トン内外と云はれてゐる。鑛石品位は五〇五四パーセンの富鑛で、同鑛石は云ふまでもなく石景山製鐵所に於て精練されてゐる。

其他京包線の平地泉附近は雲母、黒鉛、石綿の埋蔵豊富で、殊に雲母など上質のもの二十五トンの埋蔵が推定されてゐる。黒鉛は天鎮附近山脈から産し、石綿は羊頭山黒豹鎮附近である。

右に見る如く支那は正に字義通り東洋の寶庫否世界の寶庫と稱しても過言ではない。然るに其の

開發状態は必ずしも計畫の如く進められてゐない。資金關係、内地よりの開發用諸資材の供給も現地側の要求する幾分も充し得てゐない。

新支那中央政府と日本の修好條約も既に締結せられ、日滿支を一丸とする經濟建設計畫要綱も近く閣議に上程その可決を俟つて發表されることになつてゐる。

第三國關係も、英米の最近に於ける完全な抱合に依つて一層複雑微妙なものとなつてゐる。天津上海等に於ける租界問題も未だに解決の曙光さへ見えない。亦南洋圈の蘭印、佛印を繞る日本と英米佛例國間の關係は益々困難な問題となりつゝある。ブロック經濟の急建設は、現在の斯うした國際環境からも全く緊急事である。過般斷行せられた圓域貿易調整への積極的乗出しも、日滿支有無相通する物資の交流を促進し、内、滿支各域の生産擴充、資源開發工作の進捗を圖り、通貨問題を解決して東亞圈建設の中核體制を整備することが最大目標である。

## 結 言

日滿支圓域經濟の確立問題は、現在の國際情勢に注目すると全く存亡に拘る重大問題である。それに就いては、單なる資源開發では駄目だ、生産増強を圖るのみでは足りない、同様にルート建設

貿易促進、金融工作總てが分離せるものでなく総合的に一定計畫の下に推進されなければならぬことは今更云ふまでもないことである。

本書に於ては日滿支綜合ルート建設といふ基礎問題を述べると共に、後半は鑛工業開發計畫乃至現況といふものに就いて概括的に述べた。述べて來たものは文字通り概略に就いてどあつて決してそれを以て満足し得べきものではないが、今後の機會に貿易と金融等に就きより詳細に述べることに依り東亞生存圏、或は共榮圏とも稱せられる兎角南洋をも包含するところの廣域經濟建設に就いて大體如何なる布石が——設計が描かれつゝあるかと云ふ點に就き語たり度いと思ふ。

國內の所謂新體制も最近に至り漸く凡ての準備工作を了り大政翼賛會指導下に、政治も、經濟も文化も、凡ゆる一切の國民組織が東亞建設に歴史的使命遂行への第一歩を踏み出すことの出來たことは日本國民の大きな喜びであると共に一層大政翼賛に粉骨碎身する覺悟を深めなければならぬであらう。

この意味に於て東亞經濟建設も新たな大きな使命を擔ふものであると共に、その建設の途は國境を越えた日滿支人の眞の一體となつた協力體制の確立以外にないことを痛感する次第である。

(一五・一〇・三)

## 日滿支綜合ルート建設計畫

### 建設と交通問題

建設と交通、生産力擴充と交通、何れも密接不離の關係があることは今更改めて述べるまでもない。事變勃發以來の我國の苦い經驗がよく物語るやうに、戦争——といふ非常要求のために建設が急テンポに行はれ、産業が急激に膨脹する場合は、直ちに海陸空に亘る輸送力が重大な問題となる。「一國に於ける交通機關の發達程度は、其の國の文明乃至産業の進度を計るバロメーターである」とはよく云はれる言葉であるが、如何に平時完備せる輸送設備、絶大な輸送力を誇つてゐた國であつても、短期間内に非常な勢で文字通り激増する需要に對しては忽ち輸送力の著しい不足を露呈し凡ゆる方面に全く思ひ掛けない障害を惹起するものである。戦時下に於ける交通問題の重要性、解決困難な理由がこゝにある。

去る七十五議會に於ける輸送力擴充問題に就いての熾烈な論議、政府の躍起の對策、殊に聖戰貫徹と滿支大陸建設のための日滿支綜合ルート建設計畫の樹立などは、其の間の事情を如實に表示し

て餘りあるものだ。

建設と交通問題は、斯くの如く正に楯の両面に喰へられるものである。急テンポにこれまで進捗して来た日本内地の生産擴充と大陸に於ける建設が、具體的に如何に輸送機關に影響し、又逆にそれに依つて生起した輸送力の不足がどんな障害を與へたか。政府はそれに就いて如何なる施策を講じ、計畫を樹て亦實行しつゝあるか等々、政府當局の交通對策、計畫と其の實施狀況、民間要望に亘り、其の概略に就いて以下述べて行き度い。

### 議會に現はれた輸送問題

激増する鐵道貨物 事變勃發以來鐵道貨物は未曾有の激増振りを示し、鐵道輸送貨物の總數は一億數千萬トンといふ莫大な數字に達した。しかも主要生産地——東京、大阪、名古屋等主要驛集中貨物は事變前に比較すると十數割から二十割といふ正に怒濤の如き激増振りである。増加の原因は云ふ迄もなく年々増加してゆく所謂自然増加のものに加へて尨大な軍需貨物、生産擴充に必要な重要生産資材、消費資材、それに船腹不足、貨物自動車不足分の鐵道への轉嫁加重などで、この結果は周知の如く米、石炭、木材、木炭、其他輸送力不足に依る運搬不能の滯貨の山が到る處の驛頭に

築かれるといふ現象を呈し各方面に諸々の障害を惹き起すこととなつたのである。

議會提出の建議案 従つて内地に於ける輸送力擴充に就いての民間の要望は熾烈で左の様な建議案が七十五議會に提議せられ其の急速實現方を陳情した。

- △東北本線複線化速進に關する建議案(庄司一郎提出)
- △東京より山陰本線を経て下關に至る直通急行列車運轉に關する同(稻田直道)
- △日和佐室戸間鐵道速成に關する同(紅露昭)
- △徳島港臨港鐵道敷設に關する同(同上)
- △岡山鳥取間に連通列車運轉に關する同(久山知之二名)
- △東北地方の鐵道電化に關する同(中川重春外一名)
- △名古屋美濃太田間鐵道敷設に關する同(加藤鯛一外十一名)
- △東北地方の鐵道網特に横斷線の整備促進に關する同(土田莊助)
- △伊那三信風來寺豊川各地方鐵道國營に關する同(中原謹司外二名)
- △鳴戸海峽隧道鐵道敷設速成に關する同(紅露昭)
- △本州中央部鐵道網完成に關する同(大野伴睦)

△南九州鐵道網完成に關する同(三善信房)

主要なものはこの様なものであるが、これの點から見ても如何に内地全土を擧げて輸送力擴充が熾烈な要求となつてゐるか充分窺知出来るであらう。

輸送力の技術的増強策 輸送力の現在の不足は前記せるやうに生産力擴充の進捗に加へる老大な軍需輸送、地方資源開發の盛行などが大きな原因で、要は鐵道路、自動車交通路の建設、港灣の改修整備が此の問題を解決する最も本筋の方法である。しかしそれがための各種資材の調達、資金、建設に要する相當の時間などを考へると正に其の實行は容易なことではない。一例として松本治一郎氏の所謂石炭のボタに喰はれる輸送力の話として質問演說中に引例されたものをここに示せば「今假に硬炭の混合を一割と見て、内地出發高を六千萬トンとすると、大體六百萬トンの硬炭(ボタ)が混入されてゐることになる。一口に云へば六百萬トンであるが、之を積載するには十五萬貨車四十萬輛、之を牽引する機關車が十五トン貨車五十臺を牽として八千輛の機關車を要し全長は約三千軒に及ぶ。しかも之れだけの車輛製作に要する鐵材は一萬トン級軍艦三十艘を造るに足る、斯の如き老大な輸送力が燃えないボタに喰はれてゐるのである」

右の如く輸送の合理化は重要問題であると共に、單に車輛建造にさへ如何に多くの鐵材を使用す

るものであるかのいゝ例であらう。

合理化の外、當時松野鐵相、宮澤政務次官の答辯中には、中間輸送機關の整備と統制、鐵道船舶輸送の有機的な連絡、鐵道、港灣に於ける荷役設備の充實、陸運統制令の發動に依る重點主義的輸送統制等に依る緩和等が指示されてゐる。

内地鐵道の電化促進と鐵道車輛の増産も大きな問題として検討されたが、それらの總てが即ち鐵道車輛、船舶、自動車、それに附隨する十五産業の生産力擴充四ヶ年計畫に集約されてゐるのである。

### 交通動員と擴充計畫

交通動員も過去に於ては内外地の狭い範圍を対象して考へられた時代もあるが、現在に於ては云ふ迄もなく東亞共榮圈建設の基本國策として大きな意義がある。

従つて日滿支三國運輸を恰も一國內に於けると同様にする必要があるが、内、鮮、臺、滿、支を結ぶ鐵道汽船航空の既設主要十四運輸機關の整備と有機的連絡を圖るのは固より新な綜合ルートの建設計畫が樹てられなければならない。

企劃院、鐵道省に於ける其の計畫概要を見ると大體左の如きものである。

**内地幹線の複線化** 内地第一の幹線東海道、山陽兩線に新しく廣軌線を引くこととなり、これが爲めに豫算五億五千萬圓を計上、本年度の豫算は六百萬圓として着々目下調査測量等準備工作が進められてゐる。この線が完成すればいまの東京下關間の所要時間十八時間が其の半分の九時間にスピードアップされることになつてゐる。

**其他各線の擴充計畫** 北陸線、函館線、筑肥線、筑豊線等所謂交通動員計畫に基く鐵道擴充計畫は夫々豫算を計上し着々實行せられつゝある。殊に門司、下關間の水陸連絡計畫は最も劃期的なもので、關門トンネルも來年度には完成することになつてゐる。完成の曉は現在の下關驛も大改築せられ、既設の四百五十メートルのヤバースの外に三百メートルのものが出來、船も約七千トン級のものが二艘着くやうになり大體十八年度には完成される豫定である。

**内鮮ルートの増強** 關釜間連絡には現在七千トン級二隻、三千六百トン三隻、三千トン貨物船一隻外に二千トン級の備船一隻であるが、其の増強のため三千五百トン貨物船二隻、客貨併用七千八百トン級の建造計畫が樹てられ目下建造中で、十六年末には全部竣工就航することになつてゐる。運航回数も現在は原則として二運航であるが、建造船の竣工次第第三運航、將來は四運航にする計畫

である。

朝鮮に於ける公私鐵道は、國有四千キロ、私設千五百キロ、總延長五千五百キロで、對滿ルートは即ち釜山から新義州を経て滿洲に入るものと、清津、羅津、雄基を通じて入るものゝ二ルートである。従つて釜山港灣能力の増強、京釜、京義兩幹線の複線化、朝鮮中央部を從貫する所謂中央線の建設釜山鎮より元山に至る東海線の建設計畫等も相當大きな豫算を計上して着々進捗しつゝある。殊に北鮮經由ルートは北鮮地方資源開發と密接な關係にあり、交通需要も最近急激に増大しつゝあるので特に力が注がれ、清津、羅津、雄基三港の擴充と共に、この方面の特殊事情に應じて羅津雄基線は滿鐵に貸付け、上三峰以南は朝鮮總督府還元して其の合理的經營が圖られることになつた。

**船舶輸送擴充計畫** 國際狀勢の影響も受け我國は事變勃發以來未曾有の船腹不足に見舞はれたが其の建造方面鐵鋼其他各種資材拂底に悩み豫定の進行を見ることが出来なかつた。随つて、政府としては船舶建造の促進を圖る一方、海運組合法に基く組合の設立臨時船舶管理法の制定施行、國家總動員法に基く海運統制令を發動して、船舶輸送管理に萬全を期してゐるのである。

對大陸間との船舶輸送力増の具體策としては、日本海汽船株式會社を設立して一元的統制を行は

しめ對支航路については東亞海運株式會社設立と共に、東亞運輸組合も結成され其の整備への歩みが進められる一方、各港灣の改修擴張、荷役設備の改善、事業者の連絡機關として海陸連絡中央會の設立、將來は港灣事業の統制と合理化も圖る計畫が樹てられてゐる。

**航空路の擴充計畫** 大日本航空、滿洲航空、中華航空三會社に依る航空路は、北部樺太を除外するのみで著しく擴大され、横濱サイパン、パラオ間、泰國首都バンコックとの定期航空路の開拓等正に急速な發達振りである。内地大陸間の輸送人員は年間〇〇名に達し、郵便物も半ヶ年約十萬七八千キロといふ數字に達してゐる。日滿綜合ルートの一環である航空路の擴充には相當力を入れ、飛行場、航空施設、航空無線施設、氣象施設等日滿一貫した綜合保安施設計畫が樹てられ着々實施されつゝある。

亦通信方面は所謂日滿支連絡無裝荷ケーブルが既に完成し重要な役割を果しつゝあるが、更に東亞通信網整備計畫が樹てられ内地通信事業會社、滿洲電信電話會社協力して計畫遂行に邁進しつゝある。

### 滿洲國の交通事情

資源開發と建設の促進に伴つて滿洲國に於ける交通量は激増して、現在大きな不足を來し、道路鐵道網の建設は現下の最大問題となつてゐる。

滿洲國の鐵道は建國當時の四千キロから昨十四年秋には一萬キロを突破する素晴らしい發達振りである。道路は七萬キロ、その中自動車交通路が二萬五千キロ程度だ。

しかも、旅客貨物、共に年々増加一途を辿り、昨年度の鐵道輸送貨物の數量は約六千百萬トン、前十三年度に比較すると五十%の増加、旅客七千二百萬人、同じく十二年度比百%増といふ状態で大規模な産業開發と其の急速な進捗には現在の輸送力は全く不十分である。

過般東亞經濟懇談會と日滿實業協會の共同主催で開催された日滿經濟懇談會に於て滿鐵伊澤道雄理事の説明を聽くと

「昨昭和十四年度に於ける滿洲と外國間（支那をも含む）の旅行者數は、港、鐵道を含めて滿洲から出たもの百七十萬人、滿洲に入つた者二百十五萬人である。その中にはもつとも百萬に近い支那苦力も入つてゐるが、朝鮮内地だけで見ると、滿洲に入つたもの九十萬人、出た者六十萬人、其の

中安東を經由して入つた者約五十萬、残り四十萬が航路に依つて日本から入つて来たといふことになる。又大連、釜山、北鮮三港の三経路の割合は釜山八十%、大連十二%、北鮮八%、といふ状態である」

亦貨物に就き同氏の説明を引例すると……………

「昨年度、滿洲關係の港を合計して滿洲から出たもの六百五十萬トン、入つたもの七百五十萬トン即ち滿洲國の港灣と北鮮三港を加へて吞吐した物資の量は約一千四百萬トンといふことになる。支那事變以來特に甚だしい傾向は輸出が減少して、輸入が年々増加することだ。昨年度は輸出二百萬トン減、輸入二百萬トン増で大體トータルは前年度と略同じであつたが、輸出入のアンバランスは輸送上種々面倒な問題を惹起し緊急対策を講ずる必要がある」

右の二例に依つて滿洲國に於ける客貨輸送量と能力の大體が略々想像出来るであらう。

**滿鐵の輸送対策** 港灣鐵道共に滿洲輸送機關への客貨の負擔は相當大きな重荷となつてゐることは以上の説明で略々わかるが、滿鐵はそれにどんな対策を講じつゝあるか？ 先づ旅客輸送対策としては約十萬人の苦力は貨物車で運び、多い時には之れが爲め一日百五十輛位ひの貨車を使用することもある。

幹線は出来るだけ急行列車を増加運轉しスピードアップに努めるが、地方線はスピードを犠牲にしても多くの人、荷物を運ぶといふことに重點が置かれてゐる。

貨物に就いては機關車、貨車の使用効率を高めるため信號所の増設、構内配線の増加線路の強化其の他の施設を講じてゐる。又積極的対策として貨物輸送を極度に統制し、輸送依頼貨物を總動員物資、官用品、民需品、鐵道用品に區別し、月別に割當制を採用して貨車の配給を行つてゐる。

**産業開發とルート建設計畫** 滿洲國に於けるルート建設の基本は、所謂東邊、北邊振興計畫を中心に専ら資源開發、産業開拓に置かれるが、それは又一方に於ては治安維持といふ大きな役割も同時に果すことになる。

目下計畫され或は着々工事進捗中のものを挙げると先づ安奉線の複線化其の他主要幹線の複線化計畫がある。安奉線の複線化計畫は既に出来上つて居り、地理上其の工事は非常な困難が豫想されてゐるが、それに要するレールだけでも約五萬トンを必要とするといふことだ。

滿歸ルートとして羅津、雄基、上三峰以北の滿鐵貨付線の擴充も、重要なルートであるだけに萬全の策が考究されつゝある。

又昭和十四年東邊道の通化から輯安を経て朝鮮平壤に通ずる鐵道の開通は、滿鮮を通ずる一大ル

トが實現したわけで、東邊道の石炭、鐵礦を毎日定期の礦石列車で兼二浦製鐵所に運搬出来るやうになつたことには大きな意義がある。更に東邊道に於ては本夏鴨綠江岸の臨江迄線路が開通し、それが大栗子溝の大鐵山に連絡更に白頭山麓の煙筒山炭田鐵道が通することになつてゐる。

東邊道振興計畫は更に通化と安東を結ぶ安通線、本溪湖、田師付炭田に至る溪城線と通化を結ぶ路線は二ヶ年後に完成する豫定である。亦本溪湖、弓張嶺、遼陽を通ずる所謂遼溪線は既に軌條を引くばかりとなつて居り、東滿地區に於ては佳木斯から松花江、哈爾濱の北綏化間の鐵道の開通、しかもこの線路と鶴崗炭田が結ばれ、北鮮方面へ運搬され得る産業ルートの建設が實現されたのだ其他南滿地方に於ける奉天、山海關間の奉山線、新京、哈爾濱間の京賓線の複線計畫があり何れも既に工事に着手されてゐるが、操車場などを入れると各々一億圓程度を要する事業で、既成線の改良だけでも約五億圓を必要とすると云はれてゐる。

以上の如く、滿洲に於ける鐵道網の建設工作は既々着々進められ、數年後は正に面目を一新するものと見られる。

ルート要衝各港の能力 先づ大連であるが、同港は昨年第四埠頭完成に依つて接岸荷役八百萬トン、舁舟荷役五十萬トン計八百五十萬トンの能力がある。壺蘆島は石炭百萬トン、雜貨七十萬トン、

こゝからの昨年の輸出は九萬トン、輸入十一萬トンで能力の僅かに二十% 程度しか發揮してゐない

現在能力百二十五萬トン、十七年中には約百萬トンの能力増加の豫定である。大東港は第一期五十萬トン、二期百萬トンの施設が進みつゝある。

北鮮三港の能力は合計は約三百萬トン、羅津の陸上設備が整備すれば百五十萬トン程度の能力は増すことになつてゐる。

尙ほ大連港の擴充は半永久的に繼續され昭和十五年度あたりは現在能力の約五割——四百萬トン以上の力が加へられる計畫である。突堤、岩壁の建設、荷役機械、舁舟の擴充整備、倉庫増設等幾多計畫も樹てられてゐるが、資材の拂底に大きく影響を受け期待される程の進捗を見せないのは遺憾である。

自動車交通路建設計畫 交通路建設費約六億中自動車道路新設は七千キロ、改良五千キロ、合計一萬二千キロといふのが當面の計畫である。

國道計畫は所謂六萬キロ計畫と稱せられるもので、一等道路幅十四米、二等十一米、現在自動車道路の總延長は前記の如く約二萬五千キロ、鐵道總局經營分は其の内二百數十線、一萬キロ程度で



ある。

主要道路は安城線、通化線、奉撫線、海牛線、奉鄭線、民彰線、熱河線、京吉線、農安線、京沈線、敦海線、東滿線、安山線、訥黑線、哈同線、滿溝線、岔河線、拜泉線、興安線、齊札線、通經等である。

自動車輸送は、運輸路線及運輸時刻の弾力性に富み、設備の僅少、積換、車輛操車場の不要、資本の僅少、運賃の低廉其他比較的簡易且つスピードアップされる等の特長に依つて正に近代交通機關の寵児たる觀がある。従つて滿洲國に於ても鐵道網建設と併行して自動車道路網の建設、サービスマ・ステーション其他各種施設の整備には今後共相當大きな力が注がれるであらうことは確實視される。

## 北中支の交通事情

北支鐵道と自動車路線 北支鐵道の營業キロ數は約六千キロ、滿洲國との連絡に主力が注がれてゐるが、通州より古北口を経て滿洲國承德に通ずる所謂通古線、寧武線の建設、又大同より寧武を経て同蒲線に連絡し、黃河本流變更を利用して京漢、蘭海線を結ぶ新郷開封間の鐵道新設計畫も着

進捗既に完成せるものもある。

北支開發の本格化に伴つてルート建設もいよ／＼緊急を要する重要問題となるが、車輛に於ても其の他の資材に於ても完全に内地依存から脱却し得ず當分輸送力の急速な増強は達成されさうなもの。

華北交通會社の計畫 としては、沙城豊臺間に百七軒の新線を敷設、豊臺塘沽間は複線化或は新線を敷設する計畫、大同沙城間も現在路線の改良はやめて約四百九十キロの新線を建設せんとしてゐる。其の完成後は六トン車、即ち現在のものゝ倍位ひの貨物車を五十五輛連結した列車を一日約二十四回出す豫定である。この計畫は昭和十九年十月に完成の見込みである。其の建設費約二億圓十五年度豫算は二千萬圓が計上してある。

其他青島、天津港の改修、膠濟線の擴充計畫があるが、レール、其他資材不足が大きな障害を與へてゐることは否定し得ない事實である。

自動車路線は現在華北交通經營のもの八千七百キロ、別に蒙疆四千九百キロ、十九年度までには華北の自動車路線は二萬三千キロに亘る水路の利用も具體的に着々進められてゐる。

中支那、華中鐵道會社の經營せるものは、上海南京間の海南線、上海杭州間の海杭線、南寧線、

蘇嘉線、淮南線、津浦線の一部を合せて大體千二百キロ、自動車道路は現在約九百キロ、將來は約二千キロ程度にする計畫である。

この方面が事變前の状態に復活するには恐らく三、四年の日子を費すものと見なければならぬが、輸送力の不足は揚子江、其他到るところにあるクリーク水運の利用で或程度のカバーは出来る。内地、北、中支綜合ルートの建設は、現地に於ける輸送路の擴充以上に、潤澤な配船に依る海運の改善、輸送力増強に主力が注がなければならない。今後は恐らくこの方面へより多く力が傾倒せられ各種施策が講ぜられることとなるであらう。

### 綜合ルート建設今後の方向

日滿支輸送協定は遂ひに最近成立した。日滿支輸送連絡會議の開催等、東亞圈建設の推進に即應して以上述べた如き積極的には三國夫々鐵道網の尤大な建設港灣施設の擴充と改善輸送の一元的順位統制、消極策としては情勢に適合するダイヤの改正、鐵道と船舶との連絡荷役の合理的改善、特定驛、港灣への貨客集中を回避し分散に依る夫々の能力の完全發揮等の施策が講ぜられることに依つて綜合ルートの眞の偉力發揮の方向を辿ることは云ふ迄もなく明らかである。

しかも、今後は航空路の擴充、殊に新たに共榮圈に包含されることとなつた佛領印度支那、蘭領印度へも鳳翼が延ばされなければならない。内地大陸間の航空路も今後相當擴大せられ、大型急行便の開設、東京新京間千五百五十キロを五時間半で結ぶ計畫も近き將來實現されることとなり。又日本海横斷の定期航空路開拓はどうしても必要だ。

自動車交通路の擴充は日滿支何れを問はず最も急速實現を圖るべき重要な課題だ。通信網の擴充亦然り。國際電氣通信株式會社、滿洲電氣電話、華北電氣電話、華中電氣通信株式會社は緊密な一體化が着々圖られつゝある。

海運に於ても、日本郵船、大阪商船、近海郵船、日本海汽船各船會社の一體協力と合理的配船が益々必要になつて来る。

しかし、日滿支綜合ルートの建設は斯の如き重要性を持ち、當然の方向を採つて推進されるであらうが、鐵道レールの補給機關車、客貨車々輛の充足、荷役機械の整備、船舶の建造、自動車保有量の増強航空機の製造、其他輸送機關整備擴充に當然附隨する基礎産業の擴充その部門への必要資材の調達等を考慮すると、正に半永久的な大掛りな建設事業である。

現在の各計畫が實現されるには尙ほ相當長期の時間を要することは明らかだ。亦前途尙ほ幾多の

405  
181

困難起伏に満てるものであることは容易に想像される。東亞共榮圈建設中の最も大きな基本事業は正にこの日滿支綜合ルート建設事業であり、それが完成される秋は大東亞建設工作が殆ど完了されることを意味すると云つても強ち過言ではないであらう。

四八

昭和十五年十月十五日 昭和十五年十月二十日	印刷 發行	【定價 金三拾圓】
東京市大森區馬込町東一ノ一、一七七番地	著作兼 發行者	宇津木武夫
東京市小石川區春日町二ノ二九番地	印刷者	水谷裕彦
	印刷所	太京社印刷所
發行所	經濟研究會	
(假事務所)	東京市豊島區雜司ヶ谷町四ノ六四六	
	電話牛込一九二四番	

