第205表　全官營鐵道列車粁（單位千列車粁）

列車別＼年次	1935年	1937年	1938年
機動車	0	329	226
旅客列車	2,325	3,237	3,027
混合列車	1,236	1,386	1,406
貨物列車	497	630	1,004
公用列車	59	55	115
計	3,817	5,638	5,778

影響とのみ見ることは出來ない。

次に各線別の收入内譯、其他の統計によつて各線の援蔣物資輸送に對する重要性を檢討することも興味ある問題であり、殊にナチャム線については其必要を認めるのであるが、一九三九年の Bulletin Economique 其の他の統計資料ではナチャム線を獨立させて取扱はず、ナチャム—ハノイ、ハノイ—サイゴン、サイゴン—ミト及び、ハノイ—サイゴン間の支線を一纏めにして營業收入内譯其の他の内譯を發表してゐるから線別の輸送狀況を詳細に知ることは困難である。

勿論一九三九年度の佛印の鐵道年報が入手出來れば或る程度迄判明するのであるが、一九三九年九月、歐洲戰爭の勃發以後は佛印自體が戰時狀態になつたので、恐らく鐵道統計の詳細のものは發表されてないものと思はれる。從つて各線の毎年の收入增加狀態を一九三六年から一九三九年に亙つて比較することが出來ないので、一九三七年と一九三八年と比較するに貨物收入に於ては、ハノイ、サイゴン線は一倍半に達しないが、ハノイ、ナチャム線に於ては殆ど二倍に近い（旅客收入に於ては兩線ともに三割程度の增加である）からナチャム線の方が一層時局の影響をうけ物資の輸送に多忙なものと思はれる。

第206表　ナチャム線列車粁（單位千列車粁）

列車別＼年次	1937年	1938年	增加率
機動車	68	35	(—) 49%
旅客列車	320	344	8%
混合列車	29	6	(—) 382%
貨物列車	131	167	28%
公用列車	4	7	75%
計	552	560	1%

第207表　ハノイ、サイゴン線列車粁（單位千列車粁）

列車別＼年次	1937年	1938年	增加率
機動車	180	139	(—) 29%
旅客列車	2,411	2,215	(—) 9%
混合列車	1,225	1,256	3%
貨物列車	422	632	50%
公用列車	28	62	121%
計	4,267	4,304	0%

第208表　官營鐵道車輛走行粁（單位千粁）

	走行粁 1935年	走行粁 1937年	走行粁 1938年	1937年1輛當り走行粁	1937年現在所有車輛數
機關車	4,410	5,622	5,761	33	168
客車	16,890	25,779	27,062	59	438
貨車	26,659	33,205	46,314	11	2,868
機動車	0	318	196	53	6

第二〇九表　鐵道列車輸送率

		一九三七年	一九三八年	增加率	記事
全鐵道 官營	旅客列車平均乘車人員	一〇七、八人	一三八、五人	二九%	公務輸送ヲ含マズ
	貨物列車平均積載量	七七、二瓲	九七、一瓲	二六%	
ナチャム線	旅客列車ノ平均乘車人員	一三八、〇人	一七五、四人	二七%	公務輸送ヲ含マズ
	貨物及混合列車ノ平均積載量	七六、四瓲	九九、一瓲	三〇%	
ハノイ、サイゴン線	旅客列車ノ平均乘車人員	一一四、一人	一四六、一人	二八%	公務輸送ヲ含マズ
	貨物列車ノ平均積載量	五五、八瓲	九四、五瓲	六九%	

列車の運行狀態に對する時局の影響を知るために、各線の列車種類別の列車走行粁を見るに、旅客列車については官營全線としても、ハノイ、サイゴン線、又はナチャム線としても一九三七年に比して一九三八年は七乃至九%の增加で線によつては大差なく、且つ一般に乘車人員の增加率に比して少い。

貨物列車の走行粁に就いては、官營全線としては一九三八年は前年の五九%の增加であるが、其の原因はハノイ、サイゴン間及びプノムペン、モンコルボレ間（表には省略）の增加によるものであつて、ハノイ、ナチャム間の影響は割に少い。

ナチャム線一九三八年の貨物列車粁は、前年に比して二八%の增加を示してゐるが、之は混合列車を貨物列車に變更したからであつて混合列車と貨物列車を合算すれば此の二年間には甚だ僅かの增加より見られない。

斯くナチャム線は貨物の輸送廵數及廵粁共に增加してゐるに拘らず、貨物列車及混合列車の走行粁は增加してゐないが、之は一箇列車の積載重量の增加（一九三八年は前年に比し三〇%の增）に依つて其の目的を達して居る。

ハノイ、サイゴン線は一箇列車の貨物積載量は一層增加し、一九三八年は前年に比し六九%を增して居る。

車輛の走行粁につき一九三七年と八年を比較するに機關車及客車は大差はないが貨車は四〇%の增加を示し貨物輸送の激增がよく判るのである。

次に佛印內の品目別物資移動に就いて述べてみよう。佛印から多量の物資が支那領內に輸送されてゐることは鐵道の輸送統計に依つても略推定出來るが、更に累年輸出貿易額表を見れば一層此の事實が明かとなる。輸出貿易の總金額は一九三七年から急激に增加し、一九三七年には一九三六年の殆ど三倍に達して居る。

輸出品目の中增加の著しいものは、セメント、自動車、及び其の附屬品で、次は煙草及金屬材料である。

工業機械、工具類及び鞣革は一九三八年迄には著しい增額はなく、略二倍程度に增加してゐる。尙ほ其他として品目を明示して居らぬものに增加の著しいものがあり、一九三九年の輸出額は三百萬法に達してゐる。

輸入貿易の總金額は輸出の場合によりは增加の程度少く、且つ年により上下して居り、一九三八年が最高であつて一九三九年には前年より遙に少い、此の點は廣東攻略の後は支那土產品の大部分が佛印に向けて輸出されるに至つた事實と對照して不思議に思はれる。

尙ほ一九三九年の輸出入額の品目別に表したものは佛印政府發表のものが入手出來なかつた（總額だけは判明）から支那總稅務司發表のものを參考として添付した。

第210表　漢越線品目別貨物收入（米運賃單位比率）

品名	1937年	1938年	差額	增加率%
生歯	43,065	55,633	12,563	29
車輛	14,951	120,559	105,608	710
農産物	407,234	500,190	92,956	23
食料品及び飲食物	375,227	489,927	114,700	3
燃料	250,060	321,770	71,710	2
動物ノ剝皮及び肥料	111,043	151,937	40,894	37
石油，ガソリン，油脂品	496,711	1,188,362	691,651	140
鑛物	27,190	49,182	21,992	82
粗金屬	456,066	502,638	46,571	10
林業製品（第一）	33,645	56,850	23,205	69
林業製品（第二）	19,496	96,646	77,150	395
建築材料	67,536	283,764	216,228	320
化學製品，危險品，藥劑	226,233	259,871	33,637	15
武器軍用品，爆發物	12,310	26,205	13,895	112
絲織物綿織物	1,006,274	1,279,894	273,620	27
鐵道用品	5,728	28,500	22,772	399
冶金生産物	124,949	357,988	233,039	178
機械及び用具	32,716	180,470	147,754	450
手工業生産品及び雜貨	359,558	1,105,729	746,171	205
空行李	17,573	20,863	3,289	19
小荷物	4,854	4,407	446	9
計	4,152,419	7,081,385	2,928,966	71
逓賞リ平均收入	13,41	18,67	5,26	

蔣介石の計畫した日本軍占領地區に存在する。

之に次いで增加の著しいものは機械及器具類の增加率の四五〇%で、之は恐らく戰車の如き武器も含まれてゐることと思ふ。

漢越鐵道が援蔣物資輸送の最も重要なる機關であることは總括的に見た一九三六年から一九三九年迄の輸送量の增加振りによつて明かであるが、其の品目別の增加振りによつても明である。

（八）漢越鐵道品目別貨物收入

一九三八年の品目別增加の最も著しいものは車輛の七一〇%で、之は自動車、トロリー等は多數雲南省に輸送されたことが想像されるので、此の中に

第211表　佛印の對支品目別輸出額表

商品名	輸出數 1936年	輸出數 1937年	輸出數 1938年	輸出金額（單位千法） 1936年	輸出金額（單位千法） 1937年	輸出金額（單位千法） 1938年
獸皮	0	18	1	0	34	4
魚乾物，鹽漬，燻製魚	42	57	99	139	79	148
獸骨及び獸蹄	925	1,334	870	180	260	191
米及其の加工品	55,326	125,488	18,424	25,158	111,571	17,780
醬元豆（乾）	14	29	28	10	19	23
アモム及び肉豆蔻	13	9	13	49	31	84
肉桂樹皮	13	14	13	118	66	100
煙草	0,2	1	35	4	13	388
亞麻仁油	2	5	8	3	10	35
ラック漆	4	4	40	23	27	269
護謨	1,067	356	157	6,330	3,522	2,008
木材及び薪材	606	4,728	1,313	176	1,910	513
棉	50	166	42	193	833	223
竹	72	242	121	27	90	34
タナオ（タンニン植物の一種）	25	18	30	13	9	11
油性穀物の油類	105	67	37	16	37	12
葡萄油（單位ヘクトリットル）	142	2,853	304	53	708	134
硅砂	19,590	20,939	5,162	193	187	43
煉瓦	523	227	549	7	9	34
セメント	2,251	3,662	14,798	638	925	5,789
セメント又は鐵筋コンクリート製管及び鑄造品	23	10	521	6	3	184

其の他の金屬	—	110	2,075	—	1	73
石炭	300,195	261,604	445,367	12,336	13,296	34,763
金屬	469	408	1,746	1,186	931	3,994
石鹸	33	44	28	46	78	78
硝子製及び水晶製の茶碗	1	3	1	6	8	15
硝子製のコップ	1	2	3	3	4	15
壜	26	12	1	8	7	3
瀝青塗及び然らざる綱具	3	7	3	5	28	10
綿布	1	37	47	12	352	453
麻製被布	1	2	26	3	13	266
衣類及び既製品	40	34	24	196	570	490
紙及び其製品	19	15	42	77	80	271
鞣皮	16	16	14	62	120	172
機械及び工具	19	23	59	474	201	671
工業機械及び同部分品	12	11	46	69	230	138
器具(柄付及び然らざるもの)	26	29	237	49	63	878
金物	319	8	160	546	28	318
釘類	7	31	39	6	51	147
捻釘、螺針、螺旋釘(頭ニ環ノアルモノ)眩金、小鉤、鋲等	18	13	45	37	12	96
世帯道具	245	275	95	428	740	315
家具	59	12	44	30	18	89
木綱工品	203	236	195	132	114	163
自動車	16	8	55	183	93	829
自動車リム及び空氣タイヤ	7	3	14	74	55	375
其の他	1,502	1,715	1,860	1,786	2,146	3,075
計	383,713	422,371	494,527	51,087	139,880	75,704

在した重工業を西南地方に移駐したことに原因するものと思はれる。林産製品(第二種)は三九五%、建築材料は三二〇%鐵道用品は三九九%といふ増加率であるが、何れも軍用を主とする鐵道及建築用諸材料の支那向け輸送が原因してゐるのである。

石油及ガソリンの増加率一四〇%は明かに支那向けガソリンの増加が原因し、冶金製産物の増加率一七八%は兵器彈藥が相當に支那領内に於て製産される現狀に鑑み、支那向け軍用金屬の輸送によるものと思はれる。

鑛物の増加率八二%は蔣政權が外貨獲得の手段として極力雲南方面の錫、タングステンを滇越鐵道によつて海防に送り、之を輸出したからである。

(二) ハノイ、サイゴン線品目別貨物收入

本線の一九三八年度の貨物收入(普通扱)は前年に比して四二%の増加であるが、之を品目別に見る時は特に著しく増加したものは少く略平均して増加して居る。

其の中で特に増加率の大きいものは鑛物の五二九%であるが、之は北の方に送られて支那に入るものでないことはナチャム線の増加率が三%に過ぎないことから推察される。之は專ら一部は滇越線を南下する雲南の錫鑛、タングステン鑛の増加に歸すべきであらう。

鑛物の次に増加の著しいものは動物の剝皮及肥料の一二五%であるが、之もナチャム線は兎も角として滇越線では増加が甚だ多いと云ひ得ないのであるから、ハノイ、サイゴン線の増加の大部分を支那向け貨物と見ることは出來ないであらう。

車輛及び冶金生産物の増加率は何れも七〇%以上であるが、雲南省及び廣西省向け輸送品の一部がハノイ、サイゴン線によつて北上した結果である。

武器軍用品及び爆藥物の増加率は四四%であるから、本線は一九三八年迄は比較的援蔣物資の輸送に利用されることが少かつたと思はれる。

(ホ) ナチャム線の品目別貨物收入

ナチャム線は官營線のうちでも最も援蔣物資の輸送に利用されてゐることは種々の統計により明であるが、一九三六年以後の品目別の輸送量の増加によつても明である。

品目別に見て最も増加率の著しいものは車輛の三〇三六%でハノイ方面から廣西省内に如何に多數の自動車、戰車、鐵道車輛が送り込まれたかが推察される。

之に次ぐものは武器軍用品及爆發物の増加率一、六八九%(前年の約十八倍)であるから、ナチャム線は最も露骨に對支武器輸送に利用されたものと云ひ得る。

之に比べれば建築材料の一七一%、鐵道用品の一四三%、林業製品(第二)冶金製産物の一一六%及石油ガソリンの一〇六%は遙に増加率としては少ないのであるが、何れもナチャム線が援蔣ルートとして代表的なものであることを物語る有力なる證據である。

以上交通關係の各種の資料に依つて支那事變と物資の移動を觀察したが所謂援蔣物資の仕出地は米國本國及英國であつて、後者は東亞に於ては香港及ラングーンを援蔣ルートの起點としてゐるが、新嘉坡は比較的重要な地位を占めて居

第212表　ハノイ、サイゴン線品目別貨物收入

(皆通扱)

品名	1937年(比弗)	1938年(比弗)	差額	增加率%
生獸	36,143	15,334	(−) 20,809	(−)58
車輛	5,181	9,262	4,081	79
農産物	427,402	642,224	214,822	50
食料品及び飲食物	280,561	442,023	161,462	58
燃料	18,121	28,563	10,442	57
動物ノ剝皮及び肥料	30,606	67,727	37,121	123
石油、ガソリン、油脂品	164,166	195,436	31,270	19
鑛物	2,707	17,050	14,343	523
粗金屬	348			
林業製品(第一)	125,532	157,747	32,215	25
同上(第二)	8,366	11,485	3,119	37
建築材料	99,506	141,000	41,494	41
化學製品、危險品、藥劑	37,767	54,649	16,882	44
武器軍用品、爆發物	7,841	11,324	3,483	44
絲織物、機織物	60,704	86,339	25,635	42
鐵道用品	14,254	21,764	7,510	52
冶金生産物	51,728	89,951	38,223	73
機械及用具	26,258	21,479	(−) 4,779	(−)18
手工業生産品及雜貨	183,531	245,819	62,288	34
空行李	48,548	68,856	20,308	41
計	1,629,271	2,328,032	698,762	42
噸當リ平均收入	3,82	3,82	0	

ない。

廣州灣の如き不完全な港灣は從來援蔣ルートの起點としては重要なものではなかつたが、他の重要なる港灣がその機能を發揮することが出來なくなるに從つて、追々利用される程度が增して來るのであつて、此の事實は他の小港についても同樣であるから南支方面の海上封鎖は今後益々嚴重にする必要がある。

佛印に於ては海防港が終始援蔣ルートの起點であつたことは明であるが、西貢

第213表　ナチャム線品目別貨物收入

（普通扱）

品名	1937年（比弗）	1938年（比弗）	差額	增加率 %
生獸	6,920	2,429	(—) 4,490	(—)65
車輛	225	7,058	6,833	3036
農產物	49,815	69,249	19,433	40
食料品及飲食物	33,637	44,282	10,645	32
燃料	51,605	67,858	16,253	32
動物ノ剝皮及肥料	8,388	15,953	7,565	90
石油ガソリン油脂品	15,277	31,448	16,171	106
鑛物	9,482	9,715	230	3
粗金屬	—	—		
林業製品（第一）	3,496	4,827	1,332	38
林業製品（第二）	1,665	3,708	2,043	127
建築材料	22,446	59,867	37,421	171
化學製品危險品藥劑	1,043	1,284	240	23
武器軍用品爆發物	3,183	56,951	53,768	1689
絲織物機織物	1,985	2,000	15	1
鐵道用品	5,290	12,891	7,601	143
冶金生產物	4,564	9,859	5,295	116
機械及び用具	1,742	1,790	48	3
手工業生產品及雜貨	9,313	15,476	6,163	66
空行李	7,212	10,324	3,112	43
計	237,257	426,969	189,712	80
噸當リ平均收入	1,57	2,12	0,55	

港は相當對支物資輸送に利用されて居るやうに世間で云はれてゐるが、統計の上では大きな變化は認められない。

佛印から支那向け輸出のための陸上交通機關としては滇越鐵道が最も重要な役割をなすもので、之に次ぐものは官營鐵道のナチャム線である。支那からの輸入に就いてはナチャム線が最近大いに利用の度を增して來た。

滇越線は事變前からも支那土產品の輸出に利用されて居つたので、事變後は其の增加率は甚しくない。

ハノイ、サイゴン間の縱貫線は事變後は一般經濟界の好轉により貨客激增して居り、佛印の援蔣行爲にも或る程度迄は役立つて居るのは勿論であるが、其の輸送貨物の內容を見るに、武器彈藥の如き直接軍需品や車輛類は他線に比して少く食糧品、鑛物類、生獸等の輸送に役立つて居るのである。

事變後これ等佛印の鐵道が援蔣物資輸送に努力して居る有樣は實に驚嘆すべきものあり、一九三六年の輸送量（世界的不況前の最高水準に同じ）に比較すれば二、三年後には何れも二倍以上の輸送を行つて居るのであるが、輸轉資材の如きは不況時代が恢復しても增加してゐないのであるから、輸送の增加は大部分輸送技術の功に歸することが出來るであらう。佛印の二大ルートのうち、廣西省に向ふルートは鐵道の外に道路が利用される關係があるので、ナチャム線は滇越線に比して輸送量が少いことは略推定されるが、之は統計によつても明である。

一九三八年度の滇越線の終端驛雲南府到着貨物噸數は十萬噸であるが、ナチャム線の支那向け貨物の主要終着驛ドンダン驛及び附近ナチャム驛への到着貨物は合計三萬噸に過ぎない。

（二）電車

佛領印度支那で電車が運轉されてゐるのは河內市內とその近郊だけである。鴻基（ホンゲイ）炭坑ではカムファ港とモンジャン炭坑の間に運炭用に電氣機關車を使用してゐるが一般乘客は扱つてゐないから普通の電氣軌道としては扱はれない。

（1）河內電氣軌道

第214表　河內市內及郊外電車業績

（單位比弗）延長 28.882km

年次	1933年	1934年	1935年	1936年	1937年	1938年
收入	182,240	143,204	110,284	88,491	119,279	202,742
支出	174,657	168,236	147,825	136,192	135,335	164,789
利益	7,583	− 25,026	− 37,541	− 47,701	− 16,056	37,953
營業率	95.8%	117.4%	134%	153.9%	113.5%	81.3%

第215表　河內市及郊外電車收入內譯（單位比弗）

年次	乘客收入	雜收入	合計
1933年	174,655	7,585	182,240
1934年	137,662	5,542	143,204
1935年	105,866	4,418	110,284
1936年	84,905	3,586	88,491
1937年	115,676	3,603	119,279
1938年	198,320	4,422	202,742

本軌道は河內市內及その西方郊外に運轉せられてゐるが、河內市內は道路が鋪裝され人力車及自轉車による交通が非常に發達し、又郊外に於いては優秀なるバスが縱橫に疾走してゐるにも拘らず電車の速度は甚だ遲いため、乘客は多く他の交通機關に奪はれつゝある甚だ悲觀すべき狀態にあつた。然し支那事變後、佛印の一般交通機關の業績の好轉と共に、河內市內電車も乘客が增加し、一日平均一萬七千人の乘客を輸送し、一九四〇年の初めの二箇月（一月—二月）間に於ける乘客數は約百五十萬に達した。

この好況により同年五月からは市外線が延長され、河東（ハドン）に達した。河東（ハドン）は河內市の中央から約十二粁の距離にある都市で、地方產物の市場があり河內との交通は極めて頻繁である。

（ロ）西貢、堤岸電氣軌道

本軌道は西貢市と其南部の堤岸を連繫し、延長は僅

第216表　西貢—堤岸電車業績（延長 5.900km）

（單位比弗）

年次	1933年	1934年	1935年	1936年	1937年	1938年
收入	257,642	247,876	239,835	203,808	226,113	298,783
支出	329,055	285,719	110,498	106,978	131,803	205,885
利益	− 71,413	− 37,843	+ 129,337	+ 96,830	+ 94,315	+ 92,898
營業率	127%	115%	46%	52%	58%	69%

第217表　堤岸、ホクモン間及土龍木線電車業績（延長81km）

（單位比弗）

年次	1933年	1934年	1935年	1936年	1937年	1938年
收入		419,938	400,363	374,052	432,890	554,192
支出		481,699	398,423	364,071	497,029	599,990
利益		− 61,761	+ 1,940	+ 9,981	− 64,139	− 45,798
營業率		115%	99,5%	97%	114%	108%

註　1937年迄は土龍木、ロクニン間收入を含む。

第218表　堤岸、ホクモン間及土龍木電車收入內譯

（弗單位比）

年次	乘客收入	貨物收入	雜收入	合計
1933年	401,876	13,149	—	415,025
1934年	386,465	33,473	—	419,938
1935年	351,052	43,669	5,642	400,363
1936年	308,410	60,087	5,555	374,052
1937年	344,270	85,239	3,381	432,890
1938年	441,965	104,563	7,664	554,192

に六粁に過ぎない。然し佛印南部の二重要都市を繋いでゐるため、延長の短い割には營業成績が良好で、近年では一九三四年以前が缺損を見ただけで一九三五年以後は成績良好であり、毎年相當の益金を生じてゐる。本軌道は旅客營業だけで貨物運輸は全く行つてゐない。

(ハ) 堤岸ホクモン間及土龍木(ドゥモー)線電氣軌道

本軌道は堤岸とその西北方ホクモンを繋ぐ線及土龍木(ドゥモー)に至る線を經營してゐる、その營業成績は常に不良で、一九三八年に至つても未だ幾分の缺損を續けてゐる有樣である。

(三) 道路

I 概說

植民地の開發には交通の發達、就中道路の建設が第一に遂行されなければならないのは當然である。然るに印度支那の道路普及の歷史は極めて新しく、一九一〇年頃迄は只交趾支那東部だけが稍發達し、南に於ける後の南北縱貫道路即ち官道の如きも道路といふも名のみで、大部分は唯歩行者及び騎者のみを通ずる開鑿道路の如きものであつた。又その經費の如きも各國個々の財源を以て支辨し、主として該地方に於ける直接の必要を基準として施行した關係上、印度支那全國を連絡する一般的交通路なく、唯僅かに交趾支那東部に於ける道路網の整備せるを見るのみであつた。斯る狀態では到底植民の實を擧げ得ないので、一九一二年時の總督アルベールサロー氏は印度支那道路網計畫を樹立し、其の經費も主要部分は總豫算によつて支辨するに至つた。此の計畫による幹線道路の全延長は九、一七六粁で、其の工事實行の爲に見積られた全工費は五千五百萬比弗であつた。此の計畫による道路は一九一八年大部分植民道路に指定されたものであつて、現在印度支那三萬五千粁の道路の普及は右計畫遂行の賜である。一九三九年末現在に於ける國道及地方道路を合せた延長は工事中の分を入れて三五、六三六粁に達してゐる。此の中完成道路はアスファルト鋪裝が四、二一三粁にしてマカダム鋪裝及び砂利道が一四、一一〇粁土砂道が七、七九九粁である。未完成道路（一年のうち六箇月以上自動車の通行不能のもの）は九、六一二粁に及ぶ。

最近數年の道路工事の進捗は別表に示す通り實に目ざましく、殊にアスファルト鋪裝化が急速に行はれてゐる。

第二一九表　國道及地方道の發達

年次	完成及び工事中		完成道路	
	道路全延長	鋪裝せるもの	鋪裝せるもの	鋪裝せざるもの
一九二五年	二二、五四三粁	一三、一七九粁	三、二二五粁	一三、三六六粁
一九二九年	二三、九三一粁	一四、五八六粁	三、六七六粁	一三、三八二粁
一九三〇年	二四、六六四粁	一四、四八二粁	四、〇三六粁	一五、五六一粁
一九三一年	二四、四九三粁	一五、二四六粁	四、三一九粁	二一、八九九粁
一九三二年	二五、五七八粁	一五、七二二粁		
一九三三粁	二五、〇七九粁			
一九三四年	二四、一一五粁			
一九三五年	二七、五三四粁			
一九三六年	三五、八三〇粁			

第二二〇表　佛印道路現況（一九三九年九月現在）

道路別 / 地方	アスファルト、マカダム及び優良土砂道	アスファルト鋪裝	マカダム鋪裝	六ケ月以上自動車の交通可能な土砂道	未完成又は六ケ月以上自動車不通道路
（全道路）	軒	軒	軒	軒	軒
安南	六、五三六	七八五	三、二〇〇	三、四一三	一、八五四
カムボヂヤ	三、四八八	五四五	二、二四五	三七七	二、四四〇
交趾支那	七、二三三	一、五八六	四、五六五	一、五六九	一、三九四
ラオス	三、二五九	二二	一、四五五	一、七一一	一、五六八
東京	五、七〇二	一、二七五	二、六四五	一、八五四	二、五一五
計	二七、二四七	四、二一三	一四、一一〇	八、九二四	八、三八九

第二二一表　道路橋梁經費（單位　千比弗）

年次	經費	年次	經費
一九二三年	一三、一四〇	一九三二年	七、九八八
一九二四年	一三、三三七	一九三三年	五、〇三五
一九二五年	一一、三六二	一九三四年	六、〇〇三
一九二六年	九、二四二	一九三五年	六、〇〇七
一九二七年	八、七五七	一九三六年	六、九五二
一九二八年	一〇、二九二	一九三七年	六、〇五七
一九二九年	八、九三六		

印度支那の道路は大別して植民道路即ち國道（Route Coloniale）及び地方道路（Route locale）に二分する事が出來る。但し東京及交趾支那のみは別に州道（Route Provinciales）及び町村道（Route communales）に細別される。此の外に一九二二年からは更に人口稀薄なる僻地に通ずる驛路が設定されることになつた。

植民道路は一般的利益即ち經濟、軍事、政治、行政上の必要を主眼として設定された最も主要の道路で、地方的利益に關係ある地方道、州道、村道等を各方面に分岐する根幹をなすものである。其の管理は總督府にしてその經費は總督府の一般豫算によつて支辨される。植民道路なる名稱は一九一八年六月十八日の總督令に基くもので之によつて植民道路及地方道路の定義が規定され、同時に前記アルベールサロー總督の計畫中の主要道路十六本は植民道路と指定され、それぞれ第一號から第十六號迄の路線番號が附せられた。其の後一九二二年には三本の植民道路が追加され、更に其の後藉土地帶開發の目的で植民道路が計畫されたので、結局二十三本の植民道路が印度支那に建設されることになつた。右二十三本の植民道路中若干は一九一二年計畫直後既にその建設工事に着手して居たが、種々の事情のため思ふ樣に進行しなかつた。然るに偶〻歐洲大戰勃發し鐵材が不足を告げるに至つたので、印度支那當局は鐵道工事に對する努力を一時道路工事の方へ移さなければならなくなつた。其の結果一九一二年に計畫された道路延長約九千粁中一九二五年には早くもその五割以上は砂利道として實現し、二割近くは土砂道ではあるが、一年のうち六箇月間は自動車の通行可能の道路として實現され、結局未完成道路は二千粁に過ぎない狀態となつた。現在では前記二十三本の路線のうち三本（一

II　道路の種別

二號、一六號、一二三號）は工事殆んど未着手にして、全く植民道路から除外されたに等しい。

III 植民道路概要

一九三六年十二月三十一日現在の植民道路の全延長は工事中のものも含めて九、八〇一粁に達し、そのうち二、三八三粁はアスファルト鋪裝、四、七二九粁は砂利敷道路で、此の兩者は年中自動車の交通が可能である。次に盛土だけの道路で一年のうち六箇月以上自動車の交通可能の道路の延長は一、七三一粁で、工事未了又は一年のうち六箇月以上自動車不通のものの延長は九五八粁である。即ち植民道路は約九〇%は一年の大半が自動車の通行可能である。

植民道路全延長九、八〇一粁のうち、安南が三、三一二粁で全體の約三五%、カムボヂヤ、ラオスは何れも一、八〇〇粁前後で全體の一八%、交趾支那は六五〇粁で全體の七%に過ぎない。

道路面の仕上工法及自動車使用期間等に對する各王國間の比較は次表に示す通りである。

第二二二表　佛印植民道路現況（一九三六年十二月三十一日）

	アスファルト鋪裝及びマカダム鋪裝道路	アスファルト鋪裝	マカダム鋪裝道路	六ケ月以上自動車の交通可能なる盛土道路	未完成又は六ケ月以上自動車不通道路
安南	三、〇七四	四九七	一、八三七		二、三八三
カムボヂヤ	一、六六八	六五二	一九七九	七四〇	九一一
交趾支那	一、七六〇	四九七	九五九	三七	五〇四
ラオス	六五四	二二五	六九一	二一三	一二五
東京	九七	七	九	七	九五八
計	八、八四三	二、三八三	四、七二九	一、七三一	

IV 植民道路第一號

植民道路のうち最も重要なものは第一號道路で、別名ルート、マンダリーヌ（Route Mandarine）と呼ばれ、支那廣西省國境（Porte de Chine）から諒山、河内、順化、西貢、プノムペンを經て暹羅國境アラニア（Aranya-Poipet）に至る印度支那縱貫道路である。此の道路は印度支那の北部と南部に結合し東京、安南、交趾支那及びカンボヂヤの四國都を連絡する全長二、五七八粁に及ぶ陸上交通の大動脈である。其の幅員は六米で、勾配は六%を越えず、曲線半徑は一五米以上である。全線のうちアスファルト鋪裝せるものは總延長一、二一一粁に達し、概ね東京、安南及び交趾支那區域内で、他は砂利敷である。

本道路は自動車トラックの走行に適し、縱貫鐵道の未完成の時代に特に重大なる役割をして居つたが、一九三六年縱貫鐵道の完成により幾分其の價値を減少した傾きがあるが、最良の道路たるに變りはない。

本道路は場所によつては雨季に際し往々にして洪水のため路面浸水し、通行不能となるが、官營縱貫鐵道さへも數回にわたり運轉不能となることがある當地方としては亦已むを得ないだらう。

第一號道路の工事の開始されたのは一九一三年で、此後間斷なく工事は續行せられ、一九三三年度迄に二千六百餘萬比弗を費した。橋梁は鐵道橋と兼用のものを除けば多くは鐵筋コンクリートで、設計荷重は前車輪に九瓲、後車輪五瓲の重量の貨物自動車を通過せしめ得るものである。

本道路の通過するハノイ附近のドウメル橋は擴張工事で、此の工事によつて從來は單に鐵道のみを通じてゐたが此の

橋梁の左右に人道及び車道各一條を設置したのである。ドウメル橋はハノイの近くで紅河を横切る全長一、六八二米の橋梁で、十九の橋節から成つてゐる。五條の植民道路（第一號、第二號、第三號、第五號及び第一八號）がハノイから此の橋を渡つて市の對岸の紅河左岸に到り、之より別れて各方面の支那國境に向ふ。

本植民道路には左の三本の支線がある。

イ、第一號A

カムボヂヤのコムポンチュナン（Kompong-chunang）からスドックアシュロメアス（Sdock-Ach-Romeas）に至る二八粁のもので、全部砂利道ではあるが、年中自動車の交通可能である。

ロ、第一號B

カムボヂヤのクラコール（Krakor）からコムレン（Komreng）に至る二四粁の道路が全部砂利敷で自動車は年中交通可能である。

ハ、第一號C

プノムペン（Phnom-penh）からシソフオン（Sisophon）に至る三八六粁の道路で、其のうち五九粁はアスファルト、鋪裝で、他は砂利敷である。自動車の交通は年中可能である。本路線は世界的に有名なアンコールワット遺跡の附近を通過してゐるので觀光路としての價値が極めて大である。

本道路の北部は日支事變勃發後對支援助の武器輸送路として重要な役割を勤めてゐた。其の主なる經路は海防、南寧（Nan-Ning）間の陸上輸送であり、之に次ぐものはフウランチョン（Phu-Lang-Thuong）に陸揚げされた貨物輸送である。

海防から南寧に至る自動車輸送は海防から植民道路五號線（海防—海內間）によつて河內の郊外ジャラムまで北上し植民道路一號路線を東行してダプコ（Dap-can）フウランチョンを經てランソンに至り、更に右折北上してドンダン（Dong-Dang）鎭南關の國境に達し、廣西省の龍州及び南寧に通ずるもので、南寧から更に湖南、貴州に連絡して居る。

印度支那領內は全部完全に鋪裝された六米幅員の近代道路で海防—ドンダン間二六七粁を乘用車で約五時間で走破することが出來る。

鎭南關—南寧間は非鋪裝道路であるが、最近は路面の手入も行屆き片道約八時間の行程である。

普通湖南省の長沙から河內までは約三日間の行程とされてゐる。

V　其の他の植民道路

南に通ずる大動脈たる植民道路第一號の外に、植民道路に屬するものが尙十九線あつて、其の合計延長七、一九二粁に達する。其の中二、九〇〇粁以上が一九三六年に於て砂利敷固めを終り、一年中の大部分は自動車を通ずる事が出來る。以下之等植民道路について略述する。

第二號植民道路

河內—ハヂヤン（Ha-Giang）間、三〇九粁（中、一一〇粁がアスファルト、他は砂利敷）のもの、本道路の狀態は可なり良好である。

ハジャンは白河の東京領に入る地點に位し、第三軍區の中心地である。

清河 (Song claire) を遡る輕舟の終點であり、此處から國境の山岳地帶を通り雲南省南部の要衝カイ・ホアに通ずる驛馬道路がある。

第三號植民道路

河內からタングェン (Thain Guyen) バッカン (Bac-Kan) を經てニューエンビン (Nguyen-Binh) 及びカオバン (Cao-Bang) に至る二三〇粁の道路で、中三分の一はアスファルト鋪裝で、道路の狀態は良好である。

沿道は河內から北に向つてタイニェン迄は平地を走り、次でカウ河の谷に沿うてプ、トンに至る。プ、トンはトン、ホア郡の中心地であり、タイ族、嬌族及び支那人の集る市場の所在地である。

プ、トンを過ぐれば道路は山岳地帶に入り、幾多の峠と溪谷を通過してカオバンの平野に入る。ナ、パックを過ぐれば道路は二つに分れ、本道は北に走つてニュエン、ビンを經てカオバンに達し、他は北東に走つてニアン・ソンを經てカオバンに達する。後者の方が利用價値が多い。

附第三號乙

ナファック (Nafac 第三號路線の一九九粁の地點) からナンソン (Ngan-son) 及び Bel-air 經由、植民道路第四號の一四四粁の地點に至る八六粁の道路で四分の一は未完成で、目下工事中である。

第四號植民道路

東京の支那國境モンカイ (Moncay) からチンェン、諒山、カオバンを經て、ラオス、ヴィエンチャーヌ (Vien-Tiane) に至る一、〇四九粁のもの、これは軍用並びに產業道路と看做されてゐる、モンカイは第一軍區の中心であり、附屬港とも云ふべきミュイ・ニョクを通じて海路海防及びホンゲイと交通してゐる。

モンカイは經濟都市としてもかなり重要な地位を占め、鐵橋によつて支那領トン・シンと相對して居る。

此の道路は東京東北部と廣東省を結ぶ重要陸路である。更に十萬山を經て北海の港に達する道路も略完成してゐる。

第四號線の最近の狀態は次の如し。

(イ) モンカイ—Tinh-Tuc 間 (三九八粁)

Tien-yen, Dinh-Lap, Lang-son, Cao-bang, Nguyen-Binh 經由のもので、三八粁だけがアスファルト鋪裝、他は砂利道である。幅員は四米であるが、チンェン、ランソン間は一九三七年の末頃から六米に擴げ、橋梁を架け替へて廣西輸送の幹線路とする計畫が實行された。一九三九年度にはモンカイ、タンチェック間全部が完成してゐる。

(ロ) 老開—チャパ間 (三九粁)

雲南境の老開と東京高地の避暑地シャパ (Chapa) をつなぐ線で、工事は完成し自動車の通行可能であるが、雨季には土塊が山壁から道路上に墜落し、ために往々交通不能となることがある。

(ハ) ライショウ (Lai Chau) 附近

ライショウは東京の西北部に位し、第四軍區の中心地である。

黑河 (Riviere Noire) の自動艇航行の終點であり、又乾期には自動車を以て河內に連絡し得。

ライショウからは雲南に通ずる驛馬道が三線放出されてゐる。

（二）ナモ—ルアンプラバン間（二〇三粁）

ラオスのナモ（Namo）と、ルアンプラバン（Luang Prabang）との間は一九三六年末に於いては全長二〇三粁のうち一八三粁が未完成、たゞ僅かにルアンプラバンから手前へ八粁と、ナモから先へ二二粁の部分が土盛りされただけで、しかも乾季中に限つて自動車の通行が可能の程度、他は目下建設中である。

ホ、ルアンプラバン—ヴィエンチァーヌ（四〇九粁）

本區間の全延長は四〇九粁で、うちヴィエンチアーヌから一三五粁の地點まで砂利道になつて居り、ヴアン・ヴィエン（Vang-Vieng）（ヴィエンチアーヌから一五七粁）までは年中通行容易である。なほヴアン・ヴィエンからファータン（Pha-tang）（ヴィエンチアーヌから一七四粁）までは乾季中だけ通行可能、ファータンから Col de Den-din（一九三粁の地點）までは假道で、雨季中通行不可能である。次ぎに終端附近ではルアンプラバンから二六粁の Xieng-Ngeun までは年中通行可能、又 Phou-Khoun までは乾季中通行可能、右以外の七〇粁ばかりが未建設である。

第五號植民道路

河内—海防間（一〇〇粁）

本道路は植民道路中恐らく自動車交通の最も頻繁な道路であらう。一九三七年には東京平野の大洪水で、一部通行不可能となつたが、程なく修理開通した。雨季の洪水防備のため目下路面を高める工事が部分的に續行中である。本道路は全部アスファルト敷で殆んど年中自動車の通行が可能である。

第六號植民道路

河内からホアビン（Hoa-binh）サムヌア（Sam-Neua）を經て、シエン・コアン（Xieng-Khouang）附近（植民道路第七號との接續點）に至る延長四六六粁の道路である。本道路中河内、ホアビン間の七五粁は常に自動車の交通可能で、ホアビン、サム・ネウア間（二五〇粁）の假道路は一九三六年二月開通（乾燥期中）。なほ同年中は改良工事が續行された。サム・ネウアから先きは未完成である。

河内、ホアビン間には三箇所の渡船がある。

第七號植民道路

フューディエン—バウドン間（五一一粁）

安南海岸のフューディエン（Phu-Dien）から安南ラオス國境ムオンセン（Moung-Sen）を過ぎ、ラオスのバウドン（Bau-Don）に於て第四號植民道路と接續するもので、ルアンプラバンに連絡するを目的とする。

本道路は現在殆ど完成して居るが、そのうち年中自動車の通行可能なのはフューディエンからシエンクワン（Xieng Khoung）までの三六八粁で、之から先の西部は乾燥期中だけ通行し得るに過ぎない。本道路は別にアスッリド皇后路と名づけられて居る。

第八號植民道路

安南のヴィンから安南山脈を越えラオスのヴィエンチヤーヌに至る延長三二〇粁の道路で、目下ヴィンからナペ（Nape）の西方ラクサオ（Lak-Sao）まで完成し、砂利も敷かれてゐるが、キムクワン（Kim-Quang）から西は印度支那

でも珍しい急坂路が相當續くので、十一月以後の乾期でなければ自動車の通行を許されない。但し山岳地帶に達するまでの部分は常時通行が可能である。ラクサオからヴィエンチヤンに向ふ部分は未完成であるから、本道路はラクサオから南下してタケクに至る地方道路（南半完成）を利用し、ヴィン、タケク間の交通に多く利用されて居る。

ヴィンを出發し山岳地の坂路に差掛る所にキンクワンの關門がある。此處とナペとの間は自動車の行違が堅く禁じられてゐるので、時間を定めて午前の初めの二時間は西行の自動車のみを通行せしめ、次の二時間は東行の自動車のみを通行せしめてゐる。午後も之と全く同じことを繰返すので、一日に二回一方に進む機會がある譯である。

筆者の觀察する所では此の部分の道路勾配、幅員、曲線半徑等を綜合して日本の山岳地帶に往々見られる急坂路に比し寧ろ安全と思はれる程度である。

ヴィンとタケクを連ねる交通路はラオスの產業開發に對して相當期待され、現在はバスも運行されてゐるが、開通後の今日產業は割合進まず、寧ろ軍事上の効果が大きいだけである。

第九號植民道路

ドンハ（Dong-Ha）—サヴァンナケット（Savannakhet）間三六〇粁の道路で、安南海岸とメコン河流域を連ねる最善の路線である。本路線は中央の高原に達するためにも八號路線の如き急坂路なく、一度高原に達すれば地勢は一般に平坦であるから、沿道は急速に開墾される見込がある。本路線のうちドンハ、サヴアンナケット間三二八粁のうち、アスファルト鋪裝は二三粁だけであるが、一般に道路の狀態良好で、目下クワンチとサヴアンナケットの間にバスが運行されて居る。

本路線には此の外にサヴアンナケット附近から岐れてケンカバオ（Keng Kabao）に至る三二粁の支線がある。

第一〇號植民道路

ラオス、パクセ（Pakse）から暹羅領ウボーヌ（Oubone）に至る道路のうち佛印領內の三九粁の道路である。全部砂利道で年中自動車の通行可能である。

第一一號植民道路

南安南のファンラン（Phan-rang）からドウラン（Dran）經由、安南の有名な避暑地ダラト（Dalat）に至る一〇八粁の道路である。一九三六年末に於ては六粁だけアスファルト、他は砂利敷で自動車通行は略年中可能である。主として觀光路とされてゐる。一九三二年途中のクロンフア河（Krong-pha 延長四七米）、カダ河（Ka-dah 延長四八・五米）上の二つの橋が颱風で破壞されたが、其の後假橋のまゝで再建されてない。雨季には各河川が氾濫し、假橋の浸水又は流失等のため一時交通不可能となることがある。

第一二號植民道路

植民道路第一二號はファンティエー（Phan-Thiet）、ダラート間（一、〇七七粁）の道路で、嘗つて一時工事に着手したこともあるが目下は全く中止され、實在道路ではない。本路線のうちファンティエー、ジリング（Diring）間が現在地方道路となつて居る。

第一三號植民道路

西貢からロクニン（Doc-ninh）、クラテイエー（Kratie）、パクセ（Pakse）、タッケク（Thakhek）等を經てヴィエンチ

ヤヌに至る全長一、二九〇粁の道路である。

西部印度支那を縱貫する大植民道路で、ルート・マンダリーヌに亞ぐ大規模のものである。本道路はラオスと交趾支那とを連絡し、且つ途中メーコン河に並行してゐるから、舟運上の難所の多い同河の不便を著しく緩和するものとして期待されてゐる。

今本道路を數區間に分つて說明する。

a. サイゴン—パクセ間（六一四粁）

交趾支那內一四六粁は全部アスファルト敷で年中通行容易。

カムボヂヤ及びラオス內

ロクニンの北方からカムボヂヤに入り、之を通過して北上し、ラオスのパクセ迄植民道路が完成してゐる。

クラチエ及びパクセ間の道路工事は一九三七年四月完成、目下通行容易である。

從て西貢—パクセ間六一四粁は目下年中自動車通行可能である。

b. パクセ—サヴアンナケット間二四七粁は一九三六年末に於ては三四粁だけが砂利道で、他は土盛りだけで雨季中の通行は不可能である。

一九三九年度に於て完成してゐるのはサヴアナケット側の二十餘粁（Keng-Kok に至る地方道路の分岐點）だけである。

c. サヴアンナケット—タッケク間（一三五粁）

現在タッケクからサヴアンナケット迄全部完成してゐる。自動車交通可能である。

d. タッケク—パクサーヌ間

タッケクから先き僅に一六粁は砂利敷となつてゐるが大部分は未完成である。

タッケクから一〇粁の地點にあるナム・ドーネ河（Nam-Dane）は毎年增水のため錫鑛山への交通が不可能となるので、一九三六年、三七米の鐵橋が架けられた。

e. パクサーヌ—ヴィエンチアーヌ間（一四九粁）

一九三六年以前に於てはパクサーヌ（Pak Sane）、ヴィエンチアーヌ間には乾季中に限り、自動車通行可能の假道（一九三五年開通）があるのみであつた。

一九三六年四月ラオス方面を視察したロバン前總督は本區間を完全なる道路たらしむることを企てそれに必要な經費を計上して同年乾季中に工事を開始せしめたが容易に進捗しなかつた。然しその後ヴィンエンチアーヌから九三粁先きの Nam-mong 河に至る區間の砂利敷工事が殆んど完了したから一九三八年中には出來上る見込である。

第一四號植民道路

西貢—安南海岸（七五四粁）

西貢からダルラク（Dar Lac）を經て安南のユエ附近に至るもので、西貢—ツラーヌ間植民道路第一號の補助路である。

本道路はロクニン（Loc-Ninh）に於ては植民道路第一三號から分岐しバン・メッオート及びコンツムの高原を通過し

て安南海岸に至るものであるが、南部はロクニンから二〇〇粁完成し中間はプレイクからコンツム(Kon Tum)迄の五〇粁が完成してゐる。

交趾支那に於ける二〇〇粁は自動車通行可能であるがカムボヂヤ及び安南内の大部分は假道になつてゐて、雨季中は通行不可能である。なほバン・メツオト(B. me-Thout)―コンツム(Kon tum)間は目下建設中であるが安南海岸に近い部分は全く工事に着手されてゐない部分もある。

第一五號植民道路

西貢―キヤプサン・ジヤック間(九八粁)

西貢からキヤプサン・ジヤック(Cap Saint Jaczues)及びカモウ(Camaw)に至るもので觀光路としての價値が大である。全長九八粁のうち八一粁までがアスファルト敷で、自動車の通行は年中極めて容易である。

第一六號植民道路

西貢―カマウ間

西貢からCantho, Soctrangを經てカマウ(Camau)に至るもので、一度工事に着手したこともあるが、今は全く中止してゐるから第一二號と同樣實在道路ではない。

第一七號植民道路

プノムペン―ハーチエン間(二〇八粁)

カムボヂヤの首府を海岸のカンポト(Kampot)及びハチエーン(Hatien)に繋ぐもの、全延長アスファルト鋪裝が完成し、通行極めて快適である。

第一八號植民道路

河内―チンエン間

河内からバクニン(Bac Ninh)、セパゴダ(Sept Pagodes)、ドンチュー(Dong Trieu)、ホンゲイ(Hon-Gay)を經て北部海岸のチンエンに至るものでトンキン、デルタとモンカイ地方との交通を目的としたものである。全長のうち初の六五粁はアスファルト、四八粁は砂利道、四八粁は土砂道で、最後の區間を除き、カンフアポート(Cam-Pha Port)までは早くから年中自動車の通行可能であつたが、一九三九年にモンヂュオン(Mongduong)とチンエンの間の工事が完成し五月には總督出席のもとに落成式が行はれた。本道路の築造には軍隊の力を借りて竣功を急いだ。

第一九號植民道路

ビン・デイン(Binh-Dinh)―プレイク(Pleiku)間(一九九粁)

キノンの北方ビン・デインで一號線に分れコンツム高原(Plateau de Kontum)に至る道路で一九三九年度に於て中間僅かに未成部分がある。一三三粁は砂利道、殘りは土砂道で、雨季以外は通行容易、目下補修工事が行はれてゐる。

附第一九號乙(四粁)

これはプレイクの手前からコンツム(Kontum)に至る支線である。目下は完全ではない。

第二〇號植民道路

西貢―ダラト間(三三四粁)

西貢から B. Lao. Djiring を經てダラトへ至るもので、七八粁がアスファルト道、殘りは砂利道で、年中自動車の通行可能である。觀光及び狩獵道路として利用されてゐる。目下全部のアスファルト鋪裝工事が行はれてゐる。

第二一號植民道路

ニンホアー—ドラン間（三八三粁）

安南のニンホアー（Ninh-Hoa）からバン・メツオー（Ban-me-Thout）を經てドラン（Dran）に至るもので、ニンホアー—バン・メツオー間一六〇粁のうち九〇粁（一九三九年度）は未完成、その他は一二一粁が砂利道、一五九粁が土砂道で、雨季以外は自動車の通行可能である。

第二二號植民道路

西貢—コンポン・チャム間（二二六粁）

西貢からタイニン（Tay-Ninh）を經てコンポンチャム（Kompong-Cham）に至るもの、半分はアスファルト、半分は砂利であつて年中通行可能である。

各植民道路の現狀（一九三九年末に於ける）は大體以上の通りであるが、これを要するに、一九一二年計畫の植民道路二十三本のうち第一二、第一六、第二三號の三線は前述の通り殆んど實在道路ではなく、從つて現在（一九三六年末）の植民道路は二十本で、その中完成道路（年中自動車の通行容易なもの）は左の十二本である。

第一號（含支線）　第二號　第三號（不含第三號乙）　第五號　第八號
第九號　第一〇號　第一一號　第一五號　第一七號　第二〇號　第二二號

次に大部分は完成し年中自動車の通行可能なるも、所によつて雨季中不可能なものは左の三本である。

第七號　第一八號　第一九號（含第一九號乙）

最後に未完成道路（建設工事中のもの）の相當に殘存する路線は左の五本である。

第三號乙　第四號　第六號　第一四號　第二一號

尙ほ一九三六年以後に於ける植民道路工事は第一三號及び第一四號線のランソン以東の建設に對するものが最も主なるものであるから、一九三六年末の狀態は第一三號を除き現狀と殆んど異らない。

第二二三表　植民道路線別投資額表（單位比弗）

植民道路名	投資額			計
	一九一九年前	自一九一九年至一九三五年	一九三六年	
第一號	七、六八七、一〇四	一四、六〇六、七五四	三七、三八八	二二、三三一、二四六
第二號及同乙號	二六七、一八二	一、二八三、四一一	—	一、五五〇、五九三
第三號及同乙號	七二六、五二三	一、〇〇五、七三八	二三、八五七	一、七五六、一一八
第四號	七五七、九一五	二、九七七、〇九〇	二、三七七	三、七三七、三八二
第五號	二四九、〇〇〇	二五二、二〇一	八、二四二	五〇九、四四三
第六號	二八四、六五五	四三三、〇七二	—	七一六、七二七

第七號	六七五、一〇八	二、〇五二、六四九	一、五〇〇	二、七二九、二五七
第八號	六九五、一四四	一、三〇五、五〇〇		二、〇〇〇、六四四
第九號	七〇、〇〇〇	三、四三六、四七五		三、五〇六、四七五
第十號	七三、八九一	二九〇、三七九		三六四、二七〇
第十一號	一、三二八、九一六	一、二九九、三六九		二、六二八、二八五
第十二號				
第十三號	七八〇、二〇〇	一、九五〇、八八九	一、〇五〇、三六〇	三、七八一、四四九
第十四號	一〇、〇〇〇	四九四、五八五	一五、三四六	五二〇、九三一
第十五號	四八六、五〇〇	一二五、六七〇		六一二、一七〇
第十六號	四一、〇二〇	一一、一七四		五二、一九四
第十七號		四一二、六五六		四一二、六五六
第十八號		四〇七、一九七	一九、九九二	四二七、一八九
第十九號及同乙		六三四、六九八		六三四、六九八
第二十號		二、六四六、八一七		二、六四六、八一七
第二十一號		五六、四〇五		五六、四〇五
第二十二號		四七二、四一〇		四七二、四一〇
計	一四、一三三、一五八	三六、一五五、一三九	一、一五九、〇六二	五一、四四七、三五九

註　右表には地方豫算にて負擔せし分を含まず

植民道路建設に要する資金は總督府一般豫算から支出するも、年々六十萬乃至百三十萬比弗で、年によつて非常に變化がある。

又毎年路線別に支出した金額の一九三六年末迄の累計が表示されてゐるが、其の總額は五千六百六十一萬比弗に達してゐる。植民道路建設の最近の傾向は著しくラオス及びカムボヂヤに集中され、交趾支那及び安南は極めて僅少の工費が割當てられるに過ぎない。工事の施行は公入札によつて請負人と契約するのであるが、其の工區延長は一〇粁乃至二〇粁である。之は土人の小請負人も入札に參加し得る事と、一工區の請負工事で諸雜費の支辨に差支へないことを標準として定められてゐる。植民道路の延長するに從ひ、之が維持費も多額に上り、一般豫算で支辨するもの最近數年は新設費を遙かに超過して毎年百五十萬比弗以上に達して居る。其の一粁當りの維持費は年額東京、安南では鋪裝道路で二百比弗乃至三百比弗を要しカムボヂヤ、交趾支那では四百比弗乃至五百比弗を要する。砂利敷道路は之より遙かに安く東京、安南では年粁當り五十比弗、カムボヂヤ、交趾支部では七十五比弗を要すといふ。

第二二四表　一般豫算支辨植民道路建設費（單位千比弗）

年次	建設費	維持費
一九三三年	一、一〇六	一、七二五
一九三四年	一、一七四	一、五一九
一九三五年	六七〇	一、六一七
一九三六年	一、一五九	一、五一九
一九三七年	六九三	

VI 地方道路

地方道路は植民道路に次ぐ高級道路で、印度支那を構成する各王國の地方的利益に關係が深いから、其の新設及び管理は地方官廳が行つてゐる。

交趾支那だけは此の外に州道及び村道がある。

印度支那の地方道路は其の延長、一九三六年末に於て二六、〇〇〇粁に達するが、各國中最も發達せるは交趾支那の八、二〇〇粁で、全延長の三〇%に及び、東京は六、五〇〇粁で二五%、安南の四、五〇〇粁及びカムボヂヤの四、二〇〇粁は何れも一七%前後にしてラオスは二、五七〇粁で一〇%に足らない。之によると地方道路は領域の廣さよりも寧ろ産業開發の程度に依つて普及の度が進んでゐるものと思はれる。又高地東京及高地ラオスには僅少で平地の人口稠密な地方には多く發達して居る。

地方道路は、其の幅員等は植民道路に比較して著しく劣るものではないが、一年中自動車の交通可能なる部分(一七、三五七粁)は全延長(二六、〇二九粁)の約三分の二に過ぎないから、植民道路の約九割が年中自動車を通じ得るのに較べて著しく差異がある。アスファルト鋪裝の如きも植民道路が約二五%鋪裝されてゐるに對し、地方道路は自動車を年中通じ得る全延長(一七、三五七粁)のうち約一〇%(一、九三六粁)に過ぎない。

印度支那各王國に於ける道路面仕上工法及自動車使用可能性に對する內譯は次表に示す通りである。

第二二五表　佛印地方道路現況(一九三六年十二月三十一日)

	鋪裝、砂利道及び優良土砂道路	アスファルト鋪裝	マカダム鋪裝	六ケ月以上自動車の交通可能なる土砂道	未完成又は六ケ月以上自動車不通道路
	粁	粁	粁	粁	粁
安南	三、四六二	一六二	一、五六一	一、七三九	一、〇五三
カムボヂヤ	一、八二〇	二四八	一、二二六	三四六	二、四二九
交趾支那	六、五八三	九七五	四、二〇四	一、四〇四	一、六一九
ラオス	一、五〇五		五五六	九四九	一、〇六四
東京	四、〇〇五	五五一	一、八二四	一、六三〇	二、四九一
計	一七、三七五	一、九三六	九、三七一	六、〇六八	八、六五四

地方道路は自動車交通を發達させる爲め、及びモイ民族の居住地域に開墾せられる植民道路の支線を構成する爲め、今後も引續き增加するものと思はれる。

地方道路に關する經費は原則として地方財政(東京、安南、カムボヂヤ、ラオス及び交趾支那の固有財政)州村財政の負擔すべきものであるが、總督財政も亦例外の場合に地方道路の新設工事の經費を分擔することがある。每年印度支那全體で二百萬比弗以上の金額が植民道路以外の道路新設工事のために支出せられ、又此等道路の保修費として約二百萬比弗以上の金額が支拂れてゐる。其の詳細は次表によつて知るを得よう。

第二二六表　地方豫算道路費（一九三六年單位千比弗）

豫算	地方豫算		州及町村豫算		計	
	新工事費	保修費	新工事費	保修費		
安南	二九	○	九二	二一三	三三四	
カムボヂヤ	三二	一五一	二二一	一七六	五八〇	
交趾支那	四六九	四九一	四六〇	七七九	二、一九九	
ラオス	三二二	一二九			四五一	
東京	一一二	一二四		二六八	五〇四	
計	九六四	八九五	七七三	一、四三六	四、〇六八	

第二二七表　道路橋梁費（單位千比弗）

豫算	地方豫算		州及町村豫算		計	
年度	新設費	維持費	新設費	維持費		
一九三三年			四九一	一、〇六九	三、〇七一	
一九三四年	五九九	九一二	六八五	一、四〇五	三、八四五	
一九三五年	八〇三	九五二	七七三	一、四三六	四、〇六八	
一九三六年	九六四	八九五				
一九三七年	八〇三	九五二	六八五	一、四〇五	三、八四五	

VII　赤土地帶開拓道路

一九一八年第一回植民道路指定の後、モイ族居住地帶開發道路が植民道路に追加された。これは人口少く地味肥沃な印度支那の背面地方に交通する道路の先驅たるべきものである。地理的に言へば、北はサラヴアーヌ（Saravane）の緯度線で限られ、南は交趾支那のバリヤ（Baria）からカムボヂヤのコンポンチャム（Kompong-cham）に至る線で限られた湄公河と安南山脈との間に在る地域で、特に赤色土が廣大なる面積を占めてゐる。其の最も重要なるものはラオスに於てはボロフンの高原（Plateau des Bolovens）、安南に於てはコンツム州（Kontum）のジャライ（Jarai）高原、バンメツオー州（B. Me-thout）のダルラック高原（Plateau du Darlac）、赤色土、安南、カムボヂヤ及び交趾支那の境界に在るモイ民族の中央高原（Plateau Central）、カムボヂヤに於てはクラチェ（Kra-Tie）街道に沿ひ、西方湄公河の方面に擴る廣大なる地域、交趾支那に於てはバリヤ（Baria）州より出てビエンホア（Bien-Hoa）州を横切り、チュドウモウ（Thudoumot）州のホンカン（Hon-Quan）及びロクニン（Loc-Nin）に至る廣大なる地域である。これ等高原の中でプレイク（Plei-ku）地方では既に六萬ヘクタール以上の拂下が出願された。此の地方の產物は地勢上からキノン港に搬出するを可とするので同港の附近ビンディン（Binh-Dinh）からアンケ（An-Ke）を經てプレイクに繋ぐ第一九號植民道路が指定された。尙其の支線としてプレイクからコンツムに至る支線も計畫されてゐる。植民道路第一九號は殆んど完成して居る。

バンメツオー州の北部にも亦甚だ廣大なる赤色土地帶があるが、其の產物はナトラン港に搬出するを有利とするから、同港に近いニンホア（Ninh Hoa）からバンメツオーを經てドランに至る路線が植民道路第二一號に指定された。之は現

在バンメツオーの附近まで完成してゐる。中央高原の産物はサイゴンに搬出されるのが有利であるから、此の地方の開發に對しては西貢からバンメツオー及びコンツムを經て安南海岸に至る路線の植民道路第一四號が大いに利用されるであらう。尙第一四號植民道路はジヤライ高原及びダルラック高原の開發に對して有効である。カムボヂヤのクラチエ附近の開發に對しては植民道路第一三號が重大なる役割をなすもので現在はバクセまで完成して居るから充分利用し得る狀態にある。

VIII　道路及橋梁の工法

(イ)　道　路

幅員は各種の道路を通じ普通五米乃至六米であるが、山岳地方に於ては工費節約のため四・五米とし時には四・〇米まで減ぜられてゐる。然し交通量の增加に伴ひ在來狹隘であつた道路も次第に路面擴張を行つてゐる。一般に道路の曲線半徑は一五米以上とし、勾配は六％以下と規定されてゐる。

道路の鋪裝は普通アスファルトを使用するマカダム式であつてコンクリート鋪裝はあまり行はれてゐない。これはセメントが高價なことにも原因して居ると思ふ。鋪裝の幅は普通三・五米乃至四・〇米で一粁當り四〇〇乃至五〇〇立方米の碎石を使用して居る。交趾支那地方では石材を得るに困難なので、栗石の代用として煉瓦の屑又は特に栗石代用に造られた燒土塊を用ひる。

路面の横斷勾配は八〇分の一として居る。

砂利又は碎石を敷きローラーで固めたグラベルロードは普通其の材料を附近の土地から得るので、東京平野では石灰岩、交趾支那ではラテライト（ビエンホの石材）が使用されるが、其の材質は軟かで良質とは云ひ得ない。大都會附近又は自動車の定期輸送の行はれる道路では之よりも硬い花崗岩、硅石等の石材を使用する必要がある。路面の硅石化は硅石を多く産する東京地方で試みられてゐる。最も交通の多い箇所では硬石を使用するグラベルロードでも自動車殊に貨物自動車の輸送が頻繁な箇所では耐久性がないので都市の附近や主要道路ではアスファルト鋪裝化が盛んに行はれてゐる。東京で各種の道路を試驗した結果アスファルト鋪裝の保存期間は石灰岩の碎石を使用したグラベルロードに比して二倍であり、硬岩の碎石を使用したものに比するも一倍半長期に及ぶといふ。此の結果により年々アスファルト鋪裝は非常に急速に普及しつゝある。

道路工事に使用する機材としてはロードローラーが主要なものであるが、印度支那當局は四瓲乃至一二瓲のものを百數十臺有する。

(ロ)　橋　梁

橋梁は道路橋專用のものと、鐵道橋と兼用のものとがある。

道路橋は一般に單道であつて、中央部の幅二・五米乃至三・〇米で左右に五〇糎乃至七五糎の人道を有してゐる。

橋梁の種類は材料、型式共種々のものが採用されてゐるが、最も普通に採用せられてゐる型式の一つは鐵筋コンクリート桁橋で、其の一橋節は一〇米以下である。車道の路床は此の桁上に置かれ、歩道は左右に張出されてゐる。植民道路では河幅廣く長大なる橋梁を要する箇所は鐵道橋を道路橋に兼用する事が非常に多い。其の構造は鋼構桁又は鋼拱桁

であつて、中央が鐵道線路及自動車路に使用され、左右に歩道を有する事が多い。稀には橋梁を左右に二分し、一方を鐵道橋とし、他方を人車道とせるものも見受ける。

(四) 自動車

印度支那に於ける道路網の整備は其の必然の結果として自動車輸送の發達を促した。爾來印度支那の歐洲人は內地旅行には主として自動車を使用し、土人も亦此の新輸送機關を採用するに至つたので、自動車の數は次第に增加して來た。此の趨勢を示すものは每年の新車登錄數及び現在車數である。各種自動車の新登錄車數合計は一九二八年及び二九年には三千臺を超過したがこれを最高峰とし爾後は急激に降下し一九三三年には七百臺に滿たなかつた。然し一九三四年からは次第に增加して一九三七年には千八百五十臺に上昇した。此の現象は乘用車、トラック、バス、オートバイの總てを通じて見受けられた。其の詳細は次表によつて知られるが、其の原因は世界的經濟不況が惹いて當地方一般經濟界の不況を齎したるに因るものと思はれる。

第二二八表　全佛印新登錄自動車數

年次	乘用車	バス	貨物自動車	オートバイ	計
一九二八年	二、〇七六	四〇六	三六八	二二〇	三、〇七〇
一九二九年	二、二一七	三九二	三二八	一八八	三、一二五
一九三〇年	一、四五〇	二六七	三四五	一三五	二、一九八
一九三一年	八五六	一五四	一五二	一〇九	一、二七一
一九三二年	五九二	九九	九五	六六	七八九
一九三三年	四九二	八一	六五	二五	六六三
一九三四年	八一八	七七	七五	二六	一、〇〇六
一九三五年	一、一四五	五一	九二	六二	一、三五〇
一九三六年	一、四二四	五八	一二五	五三	一、六六〇
一九三七年	一、四六九	一七九	一六一	四一	一、八五〇

佛印に於て使用される自動車は以前には米國製のものが多く輸入されたが近來は佛蘭西のものが多く一九三七年には乘用車一、一二五輛、貨物自動車二四七輛を輸入し一九三八年には乘用車一、〇六六輛、貨物自動車四〇一輛を輸入し此外に佛蘭西から古自動車が多數輸入されてゐる。

一九三七年現在車數は一九二六年の車數に比し約二倍に增加して居る。

	乘用車	トラック及びバス
一九二六年五月一日現在車	七、四七九	一、五三二
一九三七年六月三十日現在車	一三、六〇〇	三、三〇〇

次に印度支那各地に於ける現在車數は次に示す通り、乘用車は交趾支那、東京に斷然多く、トラック、バスは安南、カムボヂヤ、交趾支那、東京に多い。

自動車所屬表は全印度支那の自動車の所屬を示すもので、之によれば土人の所有が非常に多く、トラック及びバスに

第229表　佛印自動車數（1937年6月30日）

	乘用車	トラック バス	トラック 貨物用	トラクター	オートバイ	計
國別						
安南	1,600	300	300	20	50	2,270
カムボヂヤ	1,480	340	280	3	50	2,150
交趾支那	6,000	560	620	240	280	7,700
ラオス	220	110	50	2	15	400
東京	4,300	440	300	40	200	5,280
全印度支那	13,600	1,750	1,550	305	595	17,800
主要都市						
サイゴン、シヨロン	2,800	520		60	120	3,500
ハノイ	2,000	320		20	80	2,420
ハイフオン	630	80		10	30	750
プノムペン	670	200		10	90	970

第230表　自動車所屬表（1937年6月30日）

所屬		乘用車	貨物自動車	トラクター	オートバイ	計
官廳		530	290	40	20	800
自動車店	新品	200	40	2	2	245
	出物	450	150	8	2	610
會社		470	340	150	1	960
個人	歐洲人	4,900	280	65	115	5,360
	土人	6,800	2,160	30	430	9,420
	亞細亞外人	250	40	10	25	325
		13,600	3,300	305	595	17,800

於ては三分の二、乘用車に於ても過半は土人の所有に屬して居る。

バスは土人が次第に多く利用する傾向あるため、近年急激に普及し、鐵道を離れた重要町村間を連絡する許りでなく、東京、安南及び交趾支那では鐵道と並行する道路に於ても運營されて居る。從つて一時は鐵道の收入に減少を生じたため、一九二六年政府は東京及び安南に於て四等旅客運賃を一擧に三割引下げた。之によつて鐵道の旅行者は著しく增したが、自動車による旅行者は減じた傾向はなかつた。

斯く自動車輸送の發達は其の直接の結果として、地方道路及び州道路の改良を促した。其の主なるものは古い木橋に代るに堅固な鐵筋コンクリート橋を以てする事で、印度支那の諸王國は現在此の方針で進んで居るので、道路の諸經費は相當な額に達して居る。

三　水運

（一）概況

佛印の水運の現狀を述ぶる時看過すべからざるは歐洲戰爭による外國航路の變動である。

事變前の佛印を中心とする外國航路は佛蘭西本國との連絡航路が第一位、之に次ぐものは日本、英領植民地、支那、泰國、蘭印等との航路であつた。

然るに歐洲大戰の勃發は事態を一變せしめた。即ち從來佛印の外國航路に從事してゐた佛蘭西、英吉利、和蘭、ノル

ウェー等は何れも歐洲戰爭の直接當事國なるため、當然東洋に於ける海運上の勢力は大なる變化を來すに至つた。從つて從前の事情を以て今後を豫測することが出來なくなつたのであるから佛印を中心とする過去の海運狀況を詳細に述べることは有意義でない。

亦內國水運や沿岸航路については歐洲戰爭による影響の少いことは想像されるがこれ等の水運狀勢も年々變化して行くものであるから、航路や輸送數量の記述等は概要に止め、本篇は港灣、河川等の比較的變動の少き事實に就き稍詳細に述べることとする。

(二) 海運

I 海運行政

佛印に於ける商船法は一九二九年六月廿六日附總督令を以て施行せられたが、本法は一九一一年十二月廿一日附大統領令により規定せられたる佛本國商船法を基準とするものである。海運に關する中央行政機關としては總督府商船部がある。同部は西貢、海防、都郎の三地方管區を設け、海運諸法規の立案、實施並に海運行政、通商、海事訴訟、海員關係事項、總督府對汽船會社の契約、航路保安等の事務を擔當してゐる。

II 外國航路

(イ) 歐洲航路（歐洲戰爭前）

歐洲航路は佛蘭西が獨占し、現在次の二社線が之れに從事してゐる。

(a) Les Messageries Maritimes
(b) Les Chargeurs Reunis

メザヂュリ會社 (La Compagnie des Messageries Maritimes) はマルセイユ—橫濱間に二週一回の極東航路を開き貨客船十隻を配して居り、また一九三五年には西貢、海防を發してマルセイユに行き海防へ歸る印度支那航路を開き之に配するに貨客船十隻を以てした。その他ダンケルク—神戶間に月一回の貨物船を配してゐた。

各航路の寄港地及配船狀況を示せば、左の如くである。

極東航路寄港地及配船

マルセイユ、(ヾイルート)、ポートセッド、スエズ、ヂブチ、アデン、(マドラス)、(ポンヂシェリー)、コロンボ、新嘉坡、西貢、(ツーラン)(海防)香港、上海、神戶、(橫濱)、

使用船名	總噸數
M.S. Felix Roussel	一七、〇八三
M.S. Aramis	一七、五三七
M.S. Jean Laborde	一一、五九一
M.S. President Doumer	一一、八九八
S.S. Athos II.	一五、二七五
S.S. André Lebon	一三、六八一
S.S. Chenon Claux	一四、八二五
S.S. D'Artagnan	一五、一〇五

S. S. Sphinx	一一、三七五
S. S. Porthos	一二、六九二

印度支那航路寄港地及び配船

マルセイユ、ポートセッド、スエズ、デアチ、アデン、コロンボ、ポンディシェリー、マドラス、新嘉坡、西貢、ツーラン、海防

使用船名	總噸數
S. S. Compiegne	九、九八六
S. S. General Metzinger	九、三一二
S. S. Angers	九、八四〇
S. S. Chantilly	九、九八六
S. S. Explorateur Grandidier	一〇、二六八
S. S. Anderé Lebon	一三、六八一
S. S. Chenonceaux	一四、八二五
S. S. D'Artagnan	一五、一〇五
S. S. Porthos	一二、六九二
S. S. Sphinx	一一、三七四

ダンケルク—神戸線寄港地及び配船

ダンケルク（途中寄港地省略）ポートセッド、スエズ、デアチ、アデン、新嘉坡、西貢、海防、香港、上海、大阪、神戸、（横濱）

使用船名	總噸數
S. S. Lieutenant St. Loubert Bie	六、一二五
S. S. Min	七、九七七
S. S. Si Kiang	七、〇一四
S. S. Sontay	八、九一七
S. S. Yalou	八、五六四
S. S. Yang Tse	八、一五〇
S. S. Lieutenant De la Tour	五、七〇〇

右の外西貢、上海間航路に從事したるもののうち左記の船舶あり。

使用船名	總噸數
S. S. Laos	一、四六七
S. S. Kindia	一、九七二
S. S. Khaidinh	五、一〇〇
S. S. Bangkok	八、〇五六

シャルチェール、レニニ會社 (Chargeurr Reunis, Compagnie Francaise de Navigation à Vapeur) はボルドウーハイフォン間に四週一回貨客船を配しダンケルクーハイフォン間に四週一回の貨物船を配してゐた。同社の船舶はM・M社の船舶に比して小さいがサーヒスは快適であると云はれてゐる。

ボルドウーハイフォン線寄港地及び配船

ボルドー、ナント、マルセイユ、ポートセッド、デアチ、コロンボ、新嘉坡、西貢、ツーラン、海防

使用船	總噸數
S. S. Cap Tourane	八、〇〇九
S. S. Cap St Jacques	八、〇〇九

S. S. Cap Padaran　八、〇〇九
S. S. Cap Varella　八、〇〇九

(ロ) 支那航路

支那航路には佛國船主五社と英國船主一社之に當りフランスの三社は海防、香港及び海防、廣東間に配船しイギリスの太古洋行 (China Navigation Co.,) も二週に一回貨客船一隻を配してゐる。

フランス系船主

(a) Cie. Indo-Chinoise de Navigation

海防、香港間　貨客船一隻　月三回直航

使用船名	總噸數
S. S. Canton	一、五八一

外に海防、香港間に二週一回、貨客船一隻を配し左の如く途中寄港を行つてゐる。

海防、北海、海口、廣州灣、香港

(b) La Maison J. Rannier et. Cie

海防、香港間——貨客船二隻　二週約一回（不定期）
海防、廣東間——貨客船五、六隻　年十三回
寄港地　海防、海口、香港、廣東

(c) La Compagnie de Commerce et. de Navigation d' Extrem-Orient

海防、香港間——貨物船五隻　二週一回（不定期）

(d) M・M社

汕頭——ソーラン間
當社は La Societé des Affréteurs Indo-Chinoise と共同經營を行ひ香港、海防間は直航してゐる。

(e) La Société Maritimes Indo-Chinoise

西貢、香港間——貨客船　四週一回
寄港地　（往航）汕頭（復航）海防

英國系船主

太古洋行

上海、海防間——貨客船十隻　一週一回
寄港地
上海、福州、厦門、汕頭、香港、海口、北海、海防

使用船名	總噸數
四川	二、六二六
山東	二、六五三
蘇州	一、九九九
濟南	二、五九〇
大同	二、六四六
新南	二、九九四
銀原	二、九九四
京嘉	二、六〇四
慶陽	二、五四九
廣州	二、六〇四
東元	二、六〇四

海防、香港間——貨客船二隻　一週一回
寄港地
廣東、香港、海口、北海、海防
使用船　加慶、廣州

(八) 日本航路

日本航路としては大阪商船會社が横濱、盤谷間航路を經營し途中西貢及び海防に寄港してゐる。
又三井物産會社船舶部盤谷線も往航は西貢に隨時寄港し復航は鴻基に寄港する。

大阪商船會社
西貢、盤谷線——貨物船二隻　月一回
寄港地及び配船
横濱、名古屋、大阪、神戸、門司、基隆、海口、海防、西貢、盤谷

使用船名	總噸數
M. S. 西貢丸	五、三五〇
M. S. 盤谷丸	五、三五〇

三井物産會社船舶部
盤谷線　貨物船二隻　月一—二回
寄港地及び配船
往航　横濱、名古屋、大阪、神戸、門司(西貢)、盤谷
復航　盤谷、鴻基、基隆、門司、神戸、名古屋、四日市、横濱

使用船名	總噸數
M. S. 朝日山丸	四、五五〇
M. S. 明石山丸	四、五五〇

(二) 泰國航路(佛印—泰國航路)

本航路は佛國及泰國各船主一社宛之を經營せり。

佛國船主　La Société des Affréteurs Indo-Chinoise
西貢、盤谷間……貨客船一隻、月一回或は二回交互
寄港地　レアム、プークオック、プーロ・コンドル
泰國船主　Siam Steam Navigation Co., Ltd.
盤谷、ハチェン間……貨客船　一週一回
寄港地　盤谷、チャンダブン、レアム、ハチェン、ドン・ドン(小寄港地名省略)
使用船　M. S. Nibha　512　總噸

蘭印航路(佛印—蘭印航路)

本航路は和蘭船主が獨占的地位を占め、他に一、二の佛國小船主經營のものあり。

和蘭系船主
(a) N. V. Java China Japan Lijn
爪哇、西貢間……貨客船一隻　四週一回
寄港地　バタヴィア、西貢、スラバヤ
(b) K・P・M社 (N. V. Koninklijke paketvaart Maatschappij)

東洋、爪哇、アフリカ線……貨客船　月一回
寄港地　香港、馬尼剌、西貢、盤谷、新嘉坡、バタビヤ（アフリカ諸港省略）ベラワンデリ、香港、上海
南太平洋線……貨客船　月一回
寄港地　西貢、新嘉坡、爪哇、表南洋諸港、新西蘭諸港（シドニー經由）
西貢、マダガスカル線……貨客船　月一回
寄港地　西貢、レユニオン、マダガスカル島（蘭印諸港經由）

佛國系船主

(a) La Société Maritimes Indo-Chinoise
西貢、ヌメア間……貨客船　四週一回
寄港地　西貢、バタビヤ、サマラン、ポートモレスビ、サマライ、ラボール、ポートビラ、ヌメア、シドニー、ポートモレスビ、バタビヤ

尙新嘉坡行として左の如き佛國船主の經營に係る航路あり。

(a) La Société des Affréteurs Indo-Chinoise
西貢、新嘉坡間……貨客船　二週約一回（直航）
(b) La Société Maritimes Indo-Chinoise
西貢、新嘉坡間……貨客船　二週一回

III 港灣

印度支那の海岸線は蜿蜒二、五〇〇粁に達し必しも短しとしないが天然の良港たり得る港灣は甚だ尠く第一級の港灣は何れも河港である。トンキンでは水深の大なる海港はホンゲイ炭礦に附屬してゐるカンファ港であるが周圍の事情は之が一般港灣としての發達を許さない。其他ハノイ、ポートワリュート、クァンエン、モンカイ等の諸港は何れも第二級の港灣である。

安南の海岸線は延長一、一〇〇粁に及び北部及び中部安南こそ砂礁に富む低平な海濱海岸で出入は多くはないが南部安南には天然の良港たり得る箇所は少くない。

然し背後地の產業開發が遲れてゐる爲にベンチェイ、ツーラヌ、キノン、ナトラン、ベンゴイ、ファンラン等が第二級の港灣たり得るに止まる。

交趾支那及びカンボヂヤでは海岸の條件も思はしくない上に內陸水運が發達してゐる關係上港灣としてはサイゴンとプノンペンが著名なものであり其他には第二級の港灣さへも存在しない。然し一面此の地方の小都市は悉く水運の利用し得る箇所に發達し出入物資は主として水運によつてゐる。

(イ) 西貢港

西貢及堤岸市

西貢港はドンナイ(Song Dong Nai)河の支流サイゴン(Rivière de Saigon)河を利用した河港でドンナイ河口から約七二粁上流にある。

河口から西貢港迄の水路は水流が緩で（一時間二乃至三浬）水深は干潮の時でも九乃至一二米である。

河幅は廣く最も狹い箇所でも三〇〇米の有効幅員を有する。

サイゴン河及びドンナイ河はメーコン河のように砂を流下することがないから河口又は途中の水路に砂洲を堆積する缺點がない。

現在は長さ二〇〇米、吃水九米の巨船も容易に出入し得る。

西貢港の經度緯度は次の通りである。

Lat. 10° 46′ 10″ N., long. 106° 42′

西貢港は出入貨物の額から見れば佛印第一の港であつて佛蘭西本國及び亞弗利加植民地の港を加へても第八位に相當す。

西貢市は人口二十萬の都市であるが面積十萬平方粁の人口七百萬を有する交趾支那、カムボヂヤの吞吐港であり將來産業開發の餘地が非常に多いから港灣都市として今後更に發達することは極めて明かである。

西貢の輸出品の第一位は所謂西貢米で最近では毎年の輸出額百五十萬瓲前後に及ぶ狀態である。

其他の重要輸出品としては獸皮、水産物、玉蜀黍、古々椰子、果實、コプラ、胡椒、ゴム、チーク材等がある。

輸入品の主なる物は小麥粉、砂糖、石炭、礦油、金屬製品、雜貨等である。

シヨロン (Cholon) は西貢の西方約五粁にある市街で港灣としては西貢と合せて一港と看做されてゐる。其の人口は十九萬であるが内十萬は支那人である。

南部佛印の米穀の最大取引地で市内には大規模の精米工場（一日の處理高千二百瓲に及ぶものもあり）を始め多くの農産加工工場がある。

シヨロンは西貢とは二つの運河に依つて連絡してゐる外に鐵道、電車及び立派な道路に依つて連絡されてゐるが米穀其他重要貨物は運河に依つて運ばれることが多い。

二つの運河の中古い方の支那運河 (Arrayo Chinois) は幅六〇米で狹隘を感ずるようになつたので一九〇六年サイゴン河の下流方から新に Canal de Derivation を開鑿し次いで一九一二年にはシヨロン附近の支那運河に併行して Canal de Doublement を開鑿し二者を連續せしめシヨロンから西貢河に直通させた。

更に舊運河と新運河とを繫ぐ三つの連絡水路を造つたので運河による輸送は非常に便利になつた。

之等運河に依る輸送量は精確な統計はないが年額二百萬瓲を下らぬものと推定されてゐる。

西貢港の境界は一八九六年の大統領令で定められたが其の後一八九七年及び一九〇一年の大統領令で變更されて現在はリゴウ・ド・ジュヌイー公園を起點として軍港の下流に展開してゐる。

尙ほ一九二二年及び二三年の總督令に依りシヨロン、サイゴン兩港を連絡する運河及びガンライ灣から西貢に通ずる總ての水路を西貢港に歸屬せしめた。

他方一九一四年の大統領令は西貢港を公の機關として自治を與へ之を法人とすることとした。自治機關としての西貢港の活動は一九一二年及び一九二〇年の法律で制定された行政會議に依つて決議されたものを執行するのであるが其議長は必ず西貢商業會議所會頭である。

西貢港の船舶の碇泊や貨物の積卸の爲に施設のあるのはサイゴン河のうち軍港から下流六粁に亙る部分で其の河幅は三〇〇米位あるから河港面の廣さは滿潮時には約一八〇陌に達す。河中には四十箇所の繫留所があつて各一箇乃至二箇

の繫船浮標又はアルブ式繫留機が設置されてゐる。

埠頭としては水深の大なる箇所に長さ一、〇三二米の岸壁がありこれに沿うて鐵道線路が敷設されてゐる。

此の埠頭は貨物の積卸に便利なので多くの輸出入船舶に利用されてゐる。之より水深の淺い所には石垣式の河岸繫船場が約二、五〇〇米ある。

此外に西貢港には六箇所の特別繫船場があるが其の中三箇所はマサジュリー、マリティム（Masasgrie Maritimes）會社の岸壁で延長四三〇米ある。

以上述べた繫船設備に依り本港は大小四十乃至五十隻の船舶を碇泊させることが出來る。

河中繫船場としては埠頭の下流右岸に四箇所に繫船浮標が設置され左岸には十箇所に繫船浮標が設置されてゐるが此處には本港に入港する最大船舶も繫留が可能である。

船渠及港灣機器船渠は西貢造船所に二箇所の乾船渠があり一箇は有効長一五八・五米、幅二一・九米あり其の二は長さ七〇・七米、幅一〇・二米である。

此の外にも小型の浮船渠や船舶修理所造船臺を個人工場で持つてゐる。

港内作業用機器としては三〇〇馬力の曳船が二隻。六〇馬力乃至一〇〇馬力のランチ四隻がある。

西貢港内の船舶とショロンの精米工場との間に米の運送を迅速且つ經濟的ならしめるために百十四隻の鋼鐵製艀船（計一五、〇〇〇噸）と二〇〇馬力のディーゼルエンジン付の曳船四隻、一〇〇馬力のスティームエンジン付ランチ五隻が備へられてある。

荷揚設備としては十五瓲のクレーン一臺、六瓲クレーン一臺あり何れも固定式である。

移動式では四瓲蒸氣クレーン一臺、一・五瓲の電氣クレーンが六臺あり、別に艀船に据付けられ水上を移動し得るクレーンで能力五十瓲のものがある。

倉庫及び上家の完備してゐるのはカーンホア（Khanhoi）埠頭で十一棟約三萬平方米の貨物倉庫があり、その前面には二〇〇米幅の廣場があつて大量の貨物の取扱も容易に行ひ得る。

石油類の貯藏所としてはサイゴン河とドンナイ河の合流點ナベ（Nha-Be）にスタンダード石油會社とフランス、アジア石油會社の貯藏所がある。

第二三一表　西貢入出港船舶及貨物瓲數（沿岸航路汽船及帆船）

	船舶數		噸數		貨物瓲數		取扱貨物瓲數合計
	入港	出港	入港	出港	入港	出港	
一九三三年	二、七三七	二、六一三	八、九八、一三三	七七七、〇九九	一、六七、九八〇	八八、四四六	二、五六、四三二
一九三四年	二、六五一	二、三〇三	八、三七、三三一	七二三、一六一	一、四四、七四二	一、四三、九四三	二、八八、六八七
一九三五年	一、四〇七	二、一四一	八、二七、九二三	七二八、七九三	一、四三、二三四	一〇〇、二六三	二、四三、六八九
一九三六年	二、三四〇	二、三八一	八、四七、六七七	七九三、四二三	一、九四、六八八	八二、六二七	二、七六、三一三
一九三七年	二、三七八	二、七六三	八、八四、〇二六	七六九、〇一七	二、二七、一六八	一、四一、〇七九	三、六八、二四七
一九三八年	二、一三四	二、二三一	八、二八、三〇四	七二〇、八〇三	二、三三、三七六	九八、二四三	三、三二、六一二

第二三二表　西貢港入出港船舶及貨物噸數（沿岸航路を除く）

	船舶數 入港	船舶數 出港	船舶噸數 入港	船舶噸數 出港	貨物噸數 入港	貨物噸數 出港	貨物取扱噸數合計
一九三三年	六一八	五八一	二、八五二、四一五	二、四八九、〇一五	二四三、六三六	一、三九九、八一五	一、六四二、四四一
一九三四年	六四四	六〇七	三、一二四、七八一	二、七九九、八一二	二六七、八七七	二、二三九、九八六	二、二三九、九八六
一九三五年	七五三	七一五	三、二三、七三〇	三、二三、七三〇	二六九、八一五	二、三五八、六三五	二、四二二、六一一
一九三六年	六八三	六四三	三、四九三、三四九	三、二五九、六〇七	二八五、〇〇四	二、四二二、六一一	二、四二二、六一一
一九三七年	六七四	六二二	三、二五六、六四三	二、八七八、八八九	三〇四、二九五	一、九九八、五五八	二、五〇二、八五五
一九三八年	五七六	五五九	三、二二二、六六八	二、九三四、六四四	三〇二、六〇二	一、六五二、六三〇	一、九五五、二三二
一九三九年	七五六	七六八	四、二〇〇、〇〇〇	三、九六〇、〇〇〇	不明	不明	

（ロ）海防港

海防（Haiphong）港はタイビン（Thai-Bin）の一支流であるクワカム（Cua-Cam）河の右岸に位し海岸から二五粁上流にある河港である。

海防港は初めは軍用の目的で使用されたもので良港とは云はれなかつたが途中の水路及び港内の改修に依り現在ではトンキン地方最良の港で單にトンキン地方のみならず雲南省に對する呑吐港として重要な役割をなしてゐる、外海から海防に出入するにはクワカム河口の砂洲が障害となるのでタイビン河の別支流クワナントリウ（Cua-Nam-Trieu）河とクワカム河とを連絡するジンヴー（Dinh-Vu）堀割水路を造りクワナントリウ河の河口からジンヴー堀割を通つてクワカム河に入るやうに改修工事が施された。

クワナントリウ河の水路は延長七粁、幅は最大一五〇米であるが年々の浚渫に依り水深を増し吃水八米の巨船も常に通過し得る。ジンヴーの堀割は最初幅四〇米に堀鑿したが堀割の方向が水流に適するので浚渫を行ふ必要がなく最近の水深測量では零下八米で工事終了後却つて水深が増して居り堀割の入口も一九一七年擴張せられ航行は安全となつた。

クワカム河の水路は石垣の築造に依つて水流を早め又年々浚渫を行つてゐるので好結果を得てゐる。

現在河口から海防及びドーソン（Do-Son）迄百三十四箇所の航路標識が設置されてゐる。

海防市は人口十三萬の都市で首府河内とは漢越鐵道（一〇三粁）國道及び水運に依つて連絡してゐる。

而して鐵道は河内から南は西貢方面、北は廣西省國境のナチャム（Nacham）方面、及び雲南省内に延びてゐるから海防港は總てこれ等奥地の出入港たる地位にある。

當港の主要輸入品は小麥粉、煙草、棉花、葡萄酒、石油、罐詰類、麻袋、綿布類等で輸出品は玉蜀黍、珈琲、茶、蓖麻子油、漆、セメント、石炭、生皮等である。

海防は工業も盛でセメント會社、紡績會社、精米其他の工場があるが、セメント會社は最も盛に營業し日産八百瓲に達し支那方面への輸出も盛である。其他の工場は一般に世界的不景氣の打擊に依り閉鎖したものが多いが、機械工場及び之に類するものは日支事變以後は非常に活況を呈してゐる。

海防港の水位は滿潮及び干潮の影響を受け一日の中でも變化してゐる、高潮は夏季は夕方、冬季は朝が普通である。

潮位は新月と滿月の間の退潮期には非常に低く標高の一・九米に相當するが滿潮期には四・〇米に達することがある。

海防市の港灣都市としての發展を期するため自治港とすべしとの意見は早くから唱へられて居たが遂にこれが實現し一九二七年四月一日から自治制が施行され本港の管理は管理評議委員會に托されることとなつた。

海防自治港の範圍は一九二七年に決定され次で一九二八年に更に法規が追加されて現在に至つてゐる。其の範圍に就いては此處に詳述を避けるが河港附近のみならず之に達する迄の水路及びクワンエン（Quang-Yen）の河港迄も含んでゐる。

海防港の埠頭施設は一九〇四年にトンキン保護領政府から海防商業會議所に一括して讓渡されたものであつて商業會議所は入港船舶に對する航行料及び設備の使用料の徴收に依つて普通經常費を賄つてゐる。

海防港の棧橋は數回に亙つて築造されたものであるが現在は六箇所で總延長九一二米に達し其の全體の繫船能力は六隻である。棧橋床面には軌間〇・六米のトロ線が縱横に敷かれて倉庫及び廣場と船舶間の小運搬に利用されてゐるが鐵道線路は直接棧橋には來て居ない。棧橋は下流の方から順次番號を附され次の如き延長を有す。

一號及び二號棧橋	二四〇米
屈曲部分棧橋	五二米
三號及び四號棧橋	二八〇米
五號棧橋	一五〇米
六號棧橋	一九〇米
合計	九一二米

以上の外洋船舶用棧橋の外に上流方面に大型河船碇泊所がある。

河船用棧橋　長さ	一三〇米

倉庫及港灣機器

海防埠頭には多くの倉庫があつて其の面積總計一萬二千平方米以上ある。

荷揭機械としては一瓲、一・五瓲（六臺）、二・五瓲、一〇瓲、二〇瓲のクレーンが備へられてゐる。浚渫用機具としては各種の浚渫船二隻、土運船（二〇〇立方米乃至二六〇立方米）八隻其他各種船舶を有し、港内作業用には大型の曳船及び各種船舶がある。

船渠には機械製造會社所有の浮船渠（長さ一〇〇米吃水四・五米）があつて千八百噸迄の船は完全に修理し得る設備がある。

石油類の貯藏所は海防埠頭の上流方面に次の如き各會社所有のものがある。

アジア石油會社の（C. F. A. P.）の施設

石油タンク（容量五、〇〇〇瓲）	三
Shell 會社揮發油タンク（容量二、五〇〇瓲）	二
重油タンク（容量四、〇〇〇瓲）	二
石油及び揮發油の二〇立罐六、七〇〇箇入り倉庫	二棟
其他	

ソコニーヴァキウム會社

揮發油タンク（容量四、〇〇〇立方米）	二
石油タンク（容量七、〇〇〇立方米）	三
石油倉庫　容量五、五〇〇立方米	一

礦油倉庫 容量二、〇〇〇立方米	一
揮發油倉庫容量一、〇〇〇立方米	一

テキサス石油會社

Texas Company (China) Ltd. の倉庫は海防埠頭の下流にあつて礦油類箱詰又はドラム罐入りを二、二〇〇立方米貯藏し得る。

給水は埠頭に繫留された船舶に直接給水し得る。

海防港は船積用炭の補給には便利な地位にあるので、炭礦會社又は石炭商が無料で船に積み込んでくれることになつてゐる。

第二三三表　海防港入出港船舶及貨物瓲數（沿岸航路を除く）

	船舶數 入港	船舶數 出港	船舶噸數 入港	船舶噸數 出港	貨物瓲數 入港	貨物瓲數 出港	貨物取扱瓲數合計
一九三三年	二七〇	三六八	七九四、九五四	一、一八〇、四三四	一四一、三六三	五二八、七四五	六七〇、四〇八
一九三四年	二五〇	二八一	七八三、四二七	一、一三九、五二四	一五二、二六四	五三一、九九八	六八四、二六二
一九三五年	二七三	三一五	八九五、七二一	一、二六五、三二一	一五八、八八〇	六五九、七八七	八一八、六六七
一九三六年	二七三	三二〇	九二六、八〇四	一、二九九、五五九	一八一、三〇六	八三五、一八九	一、〇一六、五六五
一九三七年	二六四	三二〇	九一〇、〇〇九	一、三三四、三八九	二〇九、九八九	八〇七、八八八	一、〇一七、八七七
一九三八年	三六〇	三六〇	一、一六四、六〇九	一、四六三、四二五	二六四、五三九	九〇三、四一七	一、一六七、九四六
一九三九年	五四〇	五一六	一、八二二、〇〇〇	一、九四四、〇〇〇	不明	不明	

第二三四表　海防港入出港船舶及貨物瓲數（沿岸航路汽船及帆船）

	船舶數 入港	船舶數 出港	船舶噸數 入港	船舶噸數 出港	貨物瓲數 入港	貨物瓲數 出港	取扱貨物瓲數合計
一九三三年	七、三〇〇	七、二八〇	一、六三九、八一三	一、三三四、七四八	二一一、二一四	一八七、九七八	三九九、一九二
一九三四年	七、五四五	七、四六二	一、五〇二、〇三四	一、〇九六、一八三	二三一、二三八	二一六、二四七	四三七、四七五
一九三五年	九、八七九	九、七八九	一、五五二、〇三〇	一、一二四、四九三	一八四、三四七	一五四、七〇六	三三九、〇五三
一九三六年	一〇、〇五九	九、九八九	一、四七四、七七七	一、〇五七、六〇八	一八五、〇八七	一八一、一九五	三六六、二八二
一九三七年	一〇、五七九	一〇、四二七	一、三八四、五六二	九二四、五三八	二七四、〇七九	二三八、二七七	五〇二、五五六
一九三八年	九、九四六	九、九一五	一、二八五、三一五	一、〇一七、二八六	二六二、八七一	二六五、二九四	五二八、一六五

（八）海防港と援蔣物資の輸送

佛領印度支那の地は重工業は勿論輕工業も餘り發達して居ないので、對支援助の武器彈藥其の他の軍需品の國内に於て生産されるものは極めて少なく、殆ど總て國外より輸入されるのである。

これ等の所謂援蔣物資の多くは香港から廣州灣に輸送されるものもあつたが、廣州灣は港も不完全であり背後地には大量の輸送をなし得る輸送機關がないから、此處を通る輸入品は多くは日用の物資であつて、一九三八年迄は地方的消費量を越えることがないのであるが、一九三九年後は幾分事情が異つてゐる。西貢港も援蔣物資の輸入港としては非常に重要視されたこともあるが、同港は河内を隔ること千七百粁以上の南部佛印の港であるから、此處で物資を陸揚げして北部佛印に運ぶことは運賃關係からは非常に不利である。

從つて商取引又は船舶の都合で、一度陸揚したものも別の船に積みかへられ、北の海防港に向ふのが當然であるが、種々の事情で汽車輸送するものも幾分ある。

即ち印度支那縱貫鐵道は援蔣物資の輸送に對しては、極めて重要な役割をなしてゐるとは云ひ得ないのであつて、此の事は統計的數字によつても推知出來るのである。

要するに海防港が最大の援蔣物資の輸入港であつて其の他にもトンキン灣内の諸港があるが海防港に比べれば甚だ微々たるもので一九三八年迄には輸入額の增加は甚だ少い。

海防に輸入された物資が支那に送り込まれる方法としては、鐵道によつて廣西省の國境に運ばれて自動車で省内に送り込まれたり、漢越鐵道によつて直接雲南省内に送られたりするのが最も普通の方法であるが、時日の經過と共に益々日本の監視が嚴重になり、再々抗議をうけるや日本の目をくらますために、海防に陸揚せず沖合で小汽船又は艀に積替へられて他の小港に向けられたものもあると云はれてゐる。然し何れにしても海防港の輸入數量として統計に表はさなければならない。

次に海防港の港灣統計を見るに一九三六年以後入港船舶數、同噸數及び輸入貨物瓲數は何れも確實に增加して居るが、殊に輸入貨物瓲數に於て著しき增加を見るのである。

然るに輸出貨物の瓲數の增加は一九三八年迄は甚だ僅少であるから、此の頃迄は海防は佛印に於ける援蔣物資の陸揚地點たる事は明瞭であつて、一九三九年以後には支那奥地物資の積出港として大いに利用されたのであるが、其の輸出額は明でない。

尙ほ援蔣物資の輸出地として餘り世人から注目されないものに米國がある。

事變後の佛印に對する輸出額を見るに、一九三六年に比して一九三八年は金額も數量も四倍以上に達して居る。之を香港より佛印に輸出される貿易額に比するに、金額に於ては約七割に過ぎないが瓲數に於ては二倍以上に達し、決して輕視することが出來ないのである。

(二)　その他の諸港

a. トンキンの石炭輸出港

トンキンのクァンエン (Quang-yen) 炭田の石炭輸出港として著名なるものに、鴻基 (ホンゲイ Hongay) 港及びカンファ (Campha) 港がある。

何れもトンキン炭礦會社に依つて築造され、且つ經營されるものであつて取扱荷物は主として自社のものである。

ホンゲイ港は延長一〇〇米の鐵筋コンクリート製埠頭があり、吃水七米 (六、〇〇〇噸以下) 迄の汽船を繫留し得る。

カンファ港は更に水深に富み吃水一〇米迄の船舶を繫留し得る。埠頭の長さは三〇〇米で一萬噸の貨物船二雙を同時に繫留し得る。此埠頭附近には貯炭場、選炭場があり山元から此處迄專用運搬線があり、電氣機關車に依つて石炭列車を牽引してゐる。

ワリュート港 (Port Wallut) はハロン灣のケバオ島に在つて、ケバ炭礦から產出される年產約二〇萬瓲の石炭を輸出する港である。本港は現在は單なる石炭輸出港に過ぎないが、元來ハロン灣は甚だ水深に富み殊にワリュート港は防波性に富む天然の良港であるので、若しランソン (Lang-Son) からパゴタ崎 (Point Pagoda) に至る鐵道が出來るものと

すれば、本港はトンキン東北部地方に對する出入口港となる見込みがある。

以上述べたる炭礦地帶の港灣は、何れも港灣としての自然條件は備はつてゐるが、奥地の産業が石炭産出だけで他に農産、林産其他の一般産業の發達の見る可きものがないから、今後の發展も只に石炭採掘の消長に懸つてゐる。

b. 第二流の港灣

河内港 (Hanoi)

河内は紅河の右岸に位し海岸から一六〇粁の地にある。

當市は佛領印度支那の首府であり、總督府を初め總ての中央行政機關の所在地で人口は約十三萬人である。

トンキンの鐵道及び主要道路の如き交通機關は總て此の地を中心として四方に延びてゐる。

水上交通としては紅河に依つて上流地方のヴィエチ (Viet-Tri)、エンバイ(Yen-Bay)、ホアビン (Hoa-Bin) チウエンカン (Tuyen-Quang) と交通し、又紅河より分岐する運河に依つて海防、ナムディン (Nam dinh)、ハイドン (Haiduong) ダプコー、フウランチョン其他の水邊都市と交通が可能である。

河内の碼頭は陸上施設は見る可きものは少いが延長が長いから、年額一〇乃至二〇萬瓲の貨物の積卸を行つてゐる。

ベンチュイ港

ベンチュイ (Ben Thuy) 港は、印度支那縱貫鐵道の重要驛ヴィンの外港であつて五粁の支線に依つて連絡してゐる。

本港はソンカ河 (Song Ca 一名クァホー) の河口から一九粁遡つた地點に在つて安南の沿岸貿易港としては最も重要なものである。然し乍らクァホー河の河口には砂洲があり又少し遡ればエンルーの淺瀨がある、河口の砂洲は波浪に依つて移動する性質に富み、浚渫が困難であるから海からクァホー河に向けて別に運河を造つて之を避けようとする計畫がある。

エンルーの淺瀨はベンチュイに達する迄の最後の屈曲部(港の下流方約二、五粁の所)にある。其の水深を増すために、河中に石堤を築き河幅を狹め水勢を强くして自然浚渫を行ふ工事が施されたので、最大干潮時にも約三米の水深を得られるに至つた。

此の程度の水深があれば常時、吃水五米の船舶を出入せしめ得るのである。此の港は主として輸出貿易に利用されてゐる。

ツーラン港

ツーラン (Tourane) 市街はツーラン灣に注ぐ大河ソンビンディエン (Song vin Dien) の河口に近い左岸にあるが、此の河口は砂を堆積することが多いので、大型の汽船は之より遠く離れた氣象觀測所のある小島の附近に碇泊しなければならぬ。從つて荷役は戎克又は艀に依つて行はれる。尙ほ此港の缺點としては北東の季節風を受けた場合、波浪はチエンシャ半島(Presquile de Tien Sha)で防ぎきれぬ事である。埠頭と小島との間にも砂洲があつて航行に差支へるので時々浚渫して水路を維持することに努めてゐるが最近は水深四米に達した。

ツーラン港は安南第一の商港で、鐵道は埠頭の全長に亙つて敷設され、ツーラン中央停車場に連絡してゐる。

現在は附近農産物の集散地として知られてゐるだけであるから港灣施設に多額の資本を投ずる事は出來ないが、將來は河港の出入水路及び埠頭設備の大規模の改良を計畫する必要が生じて來るものと思はれる。

キノン港

キノン（Quinhon）港は中部安南の入江を利用した小港であつて、一九一四年に浚渫され一九一八年には鐵筋コンクリートの棧橋が造られた。

入江内に入る水路は幅七五米。水深は干潮時にも六・五米以下となる事はない。

此港は浚渫後も水深が減じないから將來コントム（Kon-Tum）地方の豐饒なる高地が開發された曉には遠洋航路の船舶をも出入せしめ得る良港となる可能性がある。

カムラン灣とバンゴイ

南部安南のヴァレラ岬（Cap Varella）からパダラン崎（Cap Padarang）にかけての海岸一帶は島や半島に圍まれてゐる灣が多いが、其中でもカムラン灣（Baie de Cam Ranh）は良港としての自然條件を最も豐富に備へてゐるものである。カムラン灣は花崗岩質の岩石より成る二つの半島に圍まれ、前面にはタイネ（Tayne）と稱ばれる小島に依つて保護され約八粁の間に展開してゐる。從つて颱風の際も全く安全な避難港であつて、日露戰爭の時バルチック艦隊の極東廻航の際、此處に寄港して補給して以來非常に有名となつてゐる。

灣の入口は幅一・三粁で灣內の面積は約六、〇〇〇陌あるが、此の中四、五〇〇陌は常に水深が一二米以上あり灣に入る迄の水路も改修を施す事なくして大型船舶の通行が可能である。

其位置も國際的の重要港シンガポールと香港を繫ぐ航路にも近接し略〻其の中間に在るので、中間寄港地として甚だ適當である。

カムラン灣は天然の良港であるが現在は背後地の開發が遲れてゐるので、從來海外貿易港としては利用されず、僅に灣の奥にバンゴイ（Ba-Ngoi）と稱する小港を施設して、沿岸貿易に利用してゐるだけである。

バンゴイの港は比較的最近の建設にかゝり、施設としては縱貫鐵道に接して棧橋を有し干潮の時にも吃水七米の汽船を横付にし得る。

バンゴイは背後地として西方には森林に富むランビァン高原（Plateaux des Lang-Bian）があり、其一部にある避暑地ダラトとは鐵道及び道路に依つて連絡してをり、西南には各種熱帶農林業に適する赤色土壤帶が分布してゐるから、將來これ等の地方の開發に伴ひ、之に對する出入港として重要なる地位を占むるに至るであらう。然し佛印當局は最近カムラン港を軍港に指定し、從來各國の船舶に對して開放して居つた灣內の使用を全く禁止するに至つたので、商港としての發展は當分期待されなくなつた。

プノムペン港

プノムペンはメーコン河とトンレサップ（Tonle Sap）の合流點に存するカムボヂヤの首府で人口は十萬に近い。

市街は人力に依つて築かれた高さ二五米の臺地の上に形成され、歐人街、支那人街、カムボヂヤ人街に分れてゐる。

市內に王宮、寺院、其他の莊麗なる建築物あり、歐人街には市役所其他の公共機關が多數ある。プノムペンは海岸から三五〇粁隔る河港であるが一九〇八年の總督令に依り開港場としての資格を有し總ての國籍の船舶は海と此の港との間の航行許可書を要せずして自由に出入出來るのである。

現在はメーコン河の下流に淺瀨があるので千五百瓲以上の船舶の出入は困難である。入港船の數は相當に多く一年間

四十五萬噸に達する。プノムペンの埠頭前面は水深に富み、吃水五米の船が横付けする事が出來る。

埠頭は延長七〇〇米の傾斜護岸が主なもので、一六〇米の浮棧橋があり、一、二〇〇平方米の倉庫が建つてゐる。

ベルネヴィユ (Verne ville) の運河には長さ六〇〇米の岸壁があつて汽船や戎克が輻輳してゐる。

プノムペン港が斯く繁榮するに至つたのはメーコン河に依つてラオス方面との交通、更にトンレサップを通じて太湖沿岸の豐饒なる地域との交通が自由であるからであるが、更に支那海岸との貿易も盛で、家畜、米、乾魚等の出入が多い。

廣州灣

廣州灣は支那廣東省にある約八〇〇平方粁の地域であるが、行政的には印度支那の一部と看做されてゐる。

廣州灣は海防から約五百粁の距離にあり、外海航路の船舶に對しても碇泊地があることに依つて重要性を認められてゐる。

廣州灣の港として著名なものはフォールバイヤル (Forl Bayard) とチェカム (Tche-Kam) であつて、何れもマチェ河の右岸に在る。

マチェ河は河口廣く且つ水深に富み、數箇の島に依つて外海から護られてゐる。マチェは河口及び河口から約二〇粁の地點まで最大干潮にも七乃至八米の水深があるので、之に沿うて數箇の都市が發展してゐる。

其の中フォールバイヤルは行政上の首府であつて、チェカムは貨物船の可航區域の終點に在る重要なる支那人街である。兩港共に水上荷役が主として行はれてゐるから戎克又は舢船の荷扱に便利な樣な施設が施されてある。

フォールバイヤルにはマチェ河右岸に貨物積卸場（前面の水深干潮時一・三米）が設けられるが、更に市街に近く內港が造られ、干潮時にも水深〇・七米を有する水路に依つて河と連絡してゐる。內港の周邊は石で疊まれ舢船の荷扱に便なるやうに階段が設けられ、暴風の舢船避難所として甚だ適してゐる。

チェカムには市街とマチェ河とを連絡し荷扱を便ならしむるためにフォールバイヤルの內港と同樣な堰割が造られ、干潮時にも〇・五米を下らぬやう浚渫されてゐる。

最後に、全印度支那船舶及貨物の統計を示せば、左の如くである。

第235表　全印度支那入出港船舶及貨物統計

船舶種別及入出港		1936年 船舶噸數	1936年 貨物噸數	1936年 隻數	1937年 船舶噸數	1937年 貨物噸數	1937年 隻數	1938年 船舶噸數	1938年 貨物噸數
佛國汽船	入港	244	211,535	243	1,395,264	286,657	252	1,395,594	268,043
	出港	244	494,873	244	1,415,608	507,284	253	1,393,309	549,514
外國汽船	入港	1,106	280,506	1,090	3,863,750	257,607	1,030	4,075,348	334,527
	出港	1,110	4,178,839	1,084	3,850,440	3,767,192	1,026	4,065,418	3,496,504
佛外國汽船計	入港	1,350	3,947,436	1,333	5,259,014	544,264	1,282	5,470,942	602,563
	出港	1,354	4,442,909	1,328	5,266,048	4,214,476	1,279	5,458,727	4,046,018
帆船	入港	1	24	535	646	7	385	629	—
	出港	252	491	534	620	100	383	622	210
土人帆船	入港	371	11,444	305	9,726	2,791	427	12,692	1,567
	出港	268	8,516	251	8,132	6,342	236	6,594	4,300
外國帆船	入港	372	11,468	846	10,372	2,798	812	13,321	1,567
	出港	520	9,007	785	8,752	6,442	619	7,216	4,510
小計	入港	1,722	5,562,238	2,173	5,269,386	2,798	2,094	5,484,263	604,136
	出港	1,874	5,556,829	2,113	5,274,800	6,442	1,898	5,465,943	4,050,528
合計	入港	3,596	11,119,067	4,286	10,544,186	9,240	3,992	10,950,206	4,654,664
出入總計	出港								

第236表　國籍別入出港船舶及貨物統計

(1) 入港の部

國名＼年度	隻數 1936年	隻數 1937年	隻數 1938年	船舶噸數 1936年	船舶噸數 1937年	船舶噸數 1938年	貨物噸數 1936年	貨物噸數 1937年	貨物噸數 1938年
フランス	244	243	252	1,367,744	1,395,264	1,395,594	211,535	286,657	268,042
ドイツ	28	17	9	207,487	129,190	72,465	310	—	—
ベルギー	1	—	—	4,993	—	—	348	—	—
デンマーク	28	34	35	140,177	139,825	169,012	5,704	286	8,675
スペイン	1	—	—	5,914	—	—	—	—	—
フィンランド	—	3	1	—	12,261	4,746	—	—	—
ギリシア	65	35	32	316,503	181,505	159,960	958	—	6,250
イギリス	361	392	527	1,253,800	1,268,405	1,928,437	105,687	99,983	119,759
ハンガリー	—	1	4	—	1,509	11,696	—	2,854	—
イタリー	47	55	58	268,285	326,192	304,698	5,797	11,029	2,277
ノルウエー	115	127	84	337,172	344,944	292,165	11,166	17,605	58,523
オランダ	83	83	83	323,212	336,563	416,871	90,874	78,056	111,424
ポルトガル	—	4	10	—	4,992	12,480	—	36	131
スウェデン	3	1	3	10,720	4,399	9,720	—	—	—
ロシア	1	2	—	2,512	8,985	—	—	—	—
ユーゴースラビア	—	1	2	—	4,430	11,783	—	—	—
支那	113	110	8	300,114	299,161	37,559	3,172	1,331	515
日本	195	160	98	898,078	705,965	525,102	44,375	33,515	23,233
フィリッピン	—	1	—	—	3,742	—	—	—	—
タイ	50	53	52	17,243	17,870	17,770	640	603	601
アメリカ	15	9	11	96,816	61,830	61,649	11,475	9,799	2,089
パナマ	—	2	13		12,045	39,235	—	2,510	1,050
計	1,350	1,333	1,282	5,550,770	5,259,014	5,470,942	492,041	544,264	602,569
帆船 佛印	1	535	385	24	646	629	9	7	—
帆船 支那	363	278	412	11,410	9,522	12,582	2,660	2,791	1,543
帆船 タイ	8	27	15	34	204	110	—	—	24
計	372	840	812	11,468	10,372	13,321	2,669	2,798	1,567
總計	1,722	2,173	2,094	5,562,238	5,269,386	5,484,263	494,710	547,062	604,136

(2) 出港の部

國名＼年度	隻數 1936年	隻數 1937年	隻數 1938年	船舶噸數 1936年	船舶噸數 1937年	船舶噸數 1938年	貨物噸數 1936年	貨物噸數 1937年	貨物噸數 1938年
フランス	244	244	253	1,368,913	1,415,608	1,393,309	494,873	507,284	549,514
ドイツ	28	17	9	208,037	129,190	72,465	153,652	108,263	25,608

印度	252	534	383	491	620	622	117	100	210
支那	265	233	230	8,571	8,007	6,503	5,627	6,293	4,288
其他	3	18	6	15	125	91	5	49	12
計	520	785	619	9,077	8,752	7,216	5,749	6,442	4,510
總計	1,874	2,113	1,898	5,556,829	5,274,800	5,465,943	4,448,058	4,220,918	4,050,528

(三) 內國水運

I 概說

內國水運は大別して沿岸航路水運と內國河川による水運とに大別される。

東京に於ては元來河川による交通が非常に發達して居り、主要港灣の海防も河港であるから、沿岸航路の水運も全く河川交通と切離して運營されるものは少い。

安南地方では長大なる河川が少く、之を利用する水運は發達してないから、內國水運は沿岸の各小港の往復が多い。

交趾支那及びカムボヂヤに於ては內國水運の大部分は河川によるものが多く、專ら沿岸小港間の交通に勝るものがある。

これ等沿岸及び河岸の諸碼頭に付ては詳細なる記述は避けるが、出入する船舶及び貨物の數量は別表に示す通りである。

ベルギー	—	—	—	4,993	—	—	—	—	—
デンマーク	27	34	34	131,700	139,825	164,625	85,964	139,185	117,006
スペイン	1	—	—	5,914	—	—	8,089	—	—
フィンランド	—	3	1	—	12,261	4,726	—	18,063	6,311
ギリシア	66	34	31	319,415	157,850	156,027	502,541	270,813	222,680
イギリス	362	391	526	1,258,802	1,258,985	1,924,575	1,224,216	1,261,350	1,951,961
ハンガリー	—	1	4	—	1,509	11,696	—	3,325	10,583
イタリー	47	55	58	268,285	326,127	303,995	243,648	308,389	294,383
ノルウエー	115	127	84	335,007	348,487	292,655	413,844	406,161	254,457
オランダ	82	83	83	319,615	335,773	412,519	113,683	96,917	106,694
ポルトガル	—	4	10	—	4,992	12,480	—	1,889	1,953
スウェデン	3	1	3	10,720	4,399	9,720	17,117	4,874	15,719
ロシア	1	2	—	2,512	8,985	—	2,842	11,145	—
ユーゴースラビア	—	1	2	—	4,430	11,783	—	7,769	18,723
支那	116	106	9	303,538	285,956	40,687	323,774	334,088	68,699
日本	197	163	98	904,049	721,156	526,077	827,670	710,234	334,625
フィリッピン	—	—	1	—	—	3,742	—	—	7,760
タイ	50	51	49	17,897	18,670	16,702	2,515	4,984	5,096
アメリカ	14	9	11	88,355	61,800	61,649	27,881	13,068	17,189
パナマ		2	13		12,045	39,275		6,675	37,057
計	1,354	1,328	1,279	5,547,752	5,266,048	5,456,727	4,442,309	4,214,476	4,046,018

内國水運に從事してゐる船舶の九割以上はフランス國籍のものであるが、帆船は華僑の所有にかゝるものが多いが、一部泰國籍のもの及び印度支那土人所有のものがある。

第237表　トンキン諸港船舶貨物出入統計（1938年）

	遠洋航路			寄港		沿岸航路			計		
	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數
Moncay	9	143	—	—	—	2,231	55,114	16,022	2,240	55,257	16,022
Mui-ngoc	239	4,878	2,886	—	—	952	76,479	4,284	1,191	81,357	7,170
Ha-Côi	—	—	—	—	—	801	3,412	2,214	801	3,412	2,214
Port Wallut	18	40,808	32,091	—	—	1,044	80,584	3,154	1,062	121,392	35,245
Hongay	478	1,718,992	1,320,107	10	42,573	6,270	358,662	158,860	6,758	2,120,227	1,478,967
Cac ba	274	8,371	75	—	—	2,478	15,287	2,455	2,752	23,658	2,530
Quang yén	—	—	—	—	—	5,629	330,438	23,792	5,629	330,438	23,792
Haiphong	742	2,627,092	1,167,946	24	129,135	19,859	2,402,599	528,165	20,625	5,158,826	1,696,111
Hanoi	—	—	—	—	—	5,972	568,190	123,494	5,972	568,190	123,494
Diem-dién	—	—	—	—	—	2,326	20,514	14,971	2,326	20,514	14,971
Nam-dinh	—	—	—	—	—	856	12,526	8,655	856	12,526	8,655
Phat-dien	—	—	—	—	—	3,368	45,289	30,357	3,368	45,289	30,357
計	1,760	4,400,284	2,523,105	34	171,708	51,786	3,969,094	916,423	53,580	8,541,086	3,439,528

第238表　安南諸港船舶貨物出入統計（1938年）

	遠洋航路			寄港		沿岸航路			計		
	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數
Lach-truong	—	—	—	—	—	92	640	311	92	640	311
Bên-thuy (thanh-hoa)	—	—	—	—	—	1,661	20,900	15,900	1,661	20,900	15,486
Ngoc-giap	—	—	—	—	—	527	4,166	1,950	527	4,166	1,950
Do-len	—	—	—	—	—	139	1,253	995	139	1,253	995
Du-dô	—	—	—	—	—	818	8,319	3,239	818	8,319	3,239
Phu-nghia	—	—	—	—	—	714	9,443	7,862	714	9,443	7,862
Thau-son	—	—	—	—	—	223	2,145	1,472	223	2,145	1,472
Van-phôn	—	—	—	—	—	246	2,514	2,303	246	2,514	2,803
Thuong-Xa	—	—	—	—	—	474	4,572	1,392	474	4,572	1,392
Bêu-thuy	4	18,772	12,041	—	—	914	134,452	86,223	918	153,224	98,264
Tien-tri	—	—	—	—	—	58	612	228	58	612	228
Ho-do (Halinh)	—	—	—	—	—	185	1,612	902	185	1,612	902
Quang-khe	—	—	—	—	—	1,170	12,168	2,185	1,170	12,168	2,185
Dong-hoi	—	—	—	—	—	339	3,224	2,097	339	3,224	2,097
Lai-an	—	—	—	—	—	2,217	20,996	9,492	2,217	20,996	9,492
Tourane	40	91,396	50,231	10	79,420	5,927	2,075,684	60,850	5,977	2,246,500	111,081
Fai foo	—	—	—	—	—	5,273	43,896	22,733	5,273	43,896	22,733
Hiêp-hoa	—	—	—	—	—	541	3,666	1,342	541	3,666	1,342
Son-tra	—	—	—	—	—	612	4,110	3,752	612	4,110	3,752

Sa-huynh	—	—	—	—	—	705	10,407	5,302	705	10,407	5,302
Tam-quan	—	—	—	—	—	981	7,434	3,070	981	7,434	3,070
Co-luy	1	62	24	—	—	2,394	23,894	13,158	2,395	23,956	13,182
Dégi	—	—	—	—	—	1,703	20,989	9,592	1,703	20,989	9,590
Qui-nhon	2	39	5,777	8	9,368	1,975	719,716	15,613	1,985	729,123	21,390
Cu-mông	—	—	—	—	—	601	3,725	1,101	601	3,725	1,101
Xuan-day	—	—	—	—	—	886	4,747	1,886	886	4,747	1,886
Lé-uyên	—	—	—	—	—	2,444	12,375	4,105	2,444	12,375	4,105
Dong-trach	—	—	—	—	—	2,088	13,224	6,682	2,088	13,224	6,682
Honecohe	28	23,308	10,040	—	—	1,532	47,117	21,800	1,560	70,425	31,840
Nha-trang	15	991	453	—	—	892	70,280	5,308	907	71,271	5,761
Phan-rang	10	47,596	36,840	—	—	2,358	14,682	8,369	2,368	62,278	45,209
Phan-ri	—	—	—	—	—	1,104	12,673	7,903	1,104	12,673	7,903
Duông	—	—	—	—	—	1,357	15,682	10,531	1,357	15,685	10,531
Mui-né	—	—	—	—	—	3,153	45,086	27,286	3,153	45,086	27,286
Phan-thiet	—	—	—	—	—	2,405	42,489	20,713	2,405	42,489	20,713
Lagi	—	—	—	—	—	859	8,366	4,850	859	8,366	4,850
Bangoi (Cam-ranh)	31	171,154	73,053	1	5,355	667	88,413	20,056	699	264,922	93,109
計	131	353,318	188,459	19	94,143	50,234	3,515,671	412,639	50,384	3,963,132	601,098

第239表 カムボヂヤ諸港船舶貨物出入統計 (1938年)

	遠洋航路			寄港		沿岸航路			計		
	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數
Ream	54	17,890	373	52	17,770	340	37,823	1,038	446	73,483	1,411
Hép	7	365	246	17	6,523	1,220	31,632	1,629	1,244	38,520	1,875
Kampot	—	—	—	—	—	1,524	9,427	3,466	1,524	9,427	3,466
Snam Crabeu	790	1,362	437	17	6,953	93	7,646	50	900	15,961	487
Ilot-Cône	7	39	2,203	55	20,217	116	2,486	796	178	22,742	2,999
Checko	13	117	1,866	104	35,866	248	5,280	670	365	41,263	2,536
Phnom-penh	—	—	—	—	—	1,442	226,930	95,600	1,442	226,930	95,600
計 (Cambodge)	871	19,773	5,125	245	87,329	4,983	321,224	103,249	6,099	428,326	108,374
計 (Indochine)	3,992	10,950,206	4,654,664	411	946,885	118,684	9,515,952	1,836,189	123,087	21,413,043	6,490,853

第240表 交趾支那諸港船舶貨物出入統計 (1938年)

	遠洋航路			寄港		沿岸航路			計		
	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數	隻數	船舶噸數	貨物噸數
Co-may	—	—	—	—	—	2,156	56,354	31,233	2,156	56,354	31,233
Saigon	1,135	6,157,343	1,935,231	86	584,226	4,365	1,549,119	352,621	5,586	8,290,688	2,287,852
Mytho	—	—	—	—	—	194	3,362	1,784	194	3,362	1,784
Ca-mâu	2	58	33	—	—	787	28,203	2,370	789	28,261	2,403
Rach-gia	44	2,728	1,629	—	—	903	9,828	5,075	947	12,556	6,704
Ha-tien	49	16,702	1,078	26	9,203	1,359	15,747	4,513	1,434	41,652	5,591
Duong-dong	—	—	4	1	276	1,648	46,049	6,036	1,649	46,325	6,040
Hou-chong	—	—	—	—	—	269	1,301	246	269	1,301	246
計	1,230	6,176,831	1,937,975	113	593,705	11,681	1,709,963	403,878	13,024	8,480,499	2,341,853

II 東京の河川

トンキンの河川の中、東部及び東北部山嶽地帶に上流を有するものは、下流は廣東省内に於て合流し西江（Song Bang, Giang）となつて支那海に注ぎ、其の外のものは多くはトンキン平野を流れてトンキン灣に注いでゐる。

ソン・キ・クン河（Song Ki-Cung）及びバン・ギァン河（Song Bang-Giang）は前者の系統に屬する河川であり紅河（Fleuve Ronge）及びタイビン河（Song Thai Binh）の二大流を初め多くの河川が後者の系統に屬す。

ソン・キ・クン河（Song Ky-Cung）

ソン・キ・クン河は水源を諒山（Lang San）南方の山嶽に發し、諒山及びナチャムを過ぎビニ（Bi-Nih）に於て支那領に入つて居る。之より北に流れて龍州に至り此處で西方から流れて來るソン・バンジャン河を合流して西江（Si Kiang）となり更に明江（Ming Kiong）と合流して左江（F. Tso Kiong）となつて南寧に至る。

ソン・キ・クンの水運は鐵道の終點ナチャムから始まり、ビニ關（龍州稅關の出張所）の稍ゝ上流からは戎克を運航する事が出來る。此の河はトンキン廣西間の重要交通路であつて、主として支那土産品を佛印に搬出するに利用される。

ソンバンジャン又はカオバン河（Song Bang Giang）

ソンバンジャン河は廣西省境ソクジャン（Soc Giang）から北部東京に入り、カオバン（Cao Bang）を經て南東に走り、水口關（チュイケャオ關 Thuy Cao Can）を經て廣西省に入り龍州に至つてソン・キ・コンに合流してゐる。從つて此の河はカオバンと龍州を繫ぐ水路として意義があり、且つ又カオバンとナチャムを繫ぐ水路としてもよく利用されてゐる。

支那政府は一九三〇年の協約に依り、ナチャム、カオバン間の交通を目的として支那領内を通過する船に對しては課稅を行はない事にしてゐる。

モンカイ河又はカロン水河（Song Ca-long）

モンカイ河は廣東省の十萬山と稱せられる山嶽中に源を發し南西に流れて海に入つてゐるが、下流は廣東省とトンキンとの境をなしてゐる。モンカイ河は甚だ短い水路であるが高潮時には砲艦の遡航が可能である。

佛印の都邑モンカイ（Mon-Cay）は此河の左岸に位し、其の對岸には支那の都邑トンヒン（東興 Tong-Hing）があり、兩者の間は鐵橋に依つて連絡されてゐる。

クレール河（明江又は清河 Rivière Claire）

清河は紅河の支流で雲南省の東部山中に源を發し、其の延長は三〇〇粁（佛印領内二五〇粁）に達す。河幅は二〇〇米以上の箇所もあつて舟運の便は多いが、夏季の增水期と冬季の減水期では水位の差が七、八米もあるので、冬季の二、三箇月は吃水〇・五米以上の船の航行は不能である。

七月から十月迄の增水期にはチューエンクァン（Tu-Yen-Quang）迄は小汽船の航行が可能であるが之より上流はハジャン（Ha-Giang）迄は小舟を通じ得る。

タイビン河（Song Thai-Binh）

タイビン河はコウ河（Song Cau）チュオン河（Song Thuong）ルクナム河（Song Luc-Nam）等を合流して海に注い

でゐるが、河口近くは多くの分流を形成し水量も減ずるから大型汽船の航行には利用されないが、小型船の航行には非常に都合が良いからトンキン平野の水運の發達を促した。

尙ほ中流ではバンブー(Canal Bam-Bows)及びラピド(Canal des Rapides)の二運河に依つて紅河に連絡してゐるから重要なる水運の便を供してゐる。

タイビン河の一支流クァカム河(Cua Cam)には佛印第二位の港海防が發達し、トンキン平野の開發に重要な働きをなしてゐる。

ラクトライ河(Song Lach-Tray)

ラクトライ河はタイビン河の分流でタイビン河と海防とを連絡してゐる。

ラクトライ河とバンブー運河には海防、河內及びナムディン間を往復する戎克や小汽船の航行が極めて頻繁である。

バンブー運河(Canal des Bambous)

バンブー運河はフンエン(Hung-Yen)の東南で紅河の本流と分れ東流してタイビン河に合流してゐる。ナムディンを海防及びハイデュオン(Hai-Duong)と連絡するに利用せられる。

ラピード運河(Canal des Rapides)

ラピード運河は河內附近で紅河の本流から分かれ、東流してタイビン河に合流する運河で、河內をハイデュオン、フウランチュオン及び海防と連絡するに最も利用せられる。

キンタイ河(Song Kinh-Thay)

キンタイ河はタイビン河の分流で其の下流はクァカム河である。

ノアル河(黑河 Rivière Noire)

黑河は紅河の支流で雲南省の西北部の山中に源を發し、其の總延長は八五〇粁(佛印領內五五〇粁)に達する。紅河との分流點ハンホア(Hung-Hoa)からホアビン縣(Hoa-Bin)のショーボー(Cho-Bo)までは小汽船を通じ得る。更に上流のライショウ(Lai-Chou)までは泰族の小舟を通じ得るのみである。

ソンコイ河(紅河 Fleuve Rouge)

紅河は水源を支那雲南の北部大理附近に發して東南に流れ老開附近でトンキンに入り、清江及黑河の二大支流を合せてトンキン灣に注いでゐる。其の下流は多くの分流となり廣大なるデルタを形成してゐる。河川全延長は一、一七〇粁であるが佛印領內の部分は四七〇粁である。

支那領內の紅河は、水源から蒙自の南蒙箇に至る約三〇〇粁の區間は少數の區間を除き航行は不可能である、蒙箇から老開に至る間は困難ながら舟を通じ得る。佛印領內の紅河は七月から十月に至る增水期には老開迄河船の遡航が可能であるが、其の他の時期には場所に依り一樣でない。

老開から下航してエンバイ(Yen-Bay)附近のタンカン(Tuan-Quan)に至るまでの約一五〇粁の區間は河幅平均一〇〇米であるが砂洲、岩礁等のために航行の危險は少くない。最も困難な箇所はタンカンの上流五〇粁のタト、モイ、コイ及びタトコイの急流である。低水期には小舟に依つてタンカンから老開迄は約十五日を要して遡り得るが、增水期には流水の時速四乃至七節に及び之に伴つて砂洲の移動劇しく航行は極めて危險となる。タンカンから下流は河幅は增加

し、清河及び黒河の合流點に至る約八〇粁の區間は航行上の障害はないが水深は淺い。

ダイ河（底河 Song-Day）

ダイ河は多くの河川の合流したもので其の最も遠い水源は紅河であつて、ソンタイ（Son-Tay）の東方で紅河から分流して略ゝ縱貫鐵道に併行し、流下してフューリー（Phuly）に達しニンビン（Ninh-Binh）附近を流れて海に注いでゐるが、ニンビンの西北方ではホアビン縣の山地に源を發する一大分流ボイ河（Song-Boi）を合してゐる。從つて此河は紅河の分流と見る可きか或は全く之と別の系統の水源と見る可きかが明かでない。ダイ河と紅河との下流を連絡してゐるナムディン運河は、ニンビンの東方でダイ河と岐れナムディンの傍を過ぎて紅河に合流してゐる。

フウランチュオン、タンニュエン間運河

タンニュエン（Thai-nguyen）は河内の北七五粁の地に在り、コウ河（Song Cau）の上流右岸に位する小都會で政府保留のイボンヌ（Yvonne）鑛區の中心をなしてゐる、フウランチュオンはナチャム線の重要驛でソンチュオン河（Song Thuong）に臨み水陸運輸の連絡點となつてゐる。

佛印政府は一九二二年トンキン州の工業化を提唱し、イボンヌの鐵鑛とフォンメイ（Phun-me）の粘結性石炭礦區を開發して製鐵工業を興すため兩都市間に延長五五粁の運河を開鑿した。

此の運河は一九二七年竣功したが、此の當時から世界的不景氣が襲來したためにトンキンの工業化問題も全く忘れられ運河も用をなさなかつた。然るに一九三七年日佛合辦の印度支那產業會社が政府の諒解の下に政府保留の鑛區の開發に着手し、一九三八年には五萬瓲の鐵鑛が此の運河に依つて輸送された。

第241表　Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine 會社航路

（1）

旅客 貨物	ハノイより			ハイフォンより
	Cho-bo 往路、復路	Tuyen-Quang 往路、復路	Nam-Dinh	Vie-Tri 往路、復路
	ハノイより出發は朝9時にして一月に三回。 Phuong-Lam 及び Cho-bo に於ける市の立つ日に舟が出る。 Cho-boよりの出發は市が終つてからで16時である。	ハノイ發は毎日9時である。 Tuyen-Quang 發は日曜日を除き毎日6時である。	ハノイ發は毎日9時である。 Nam-Dinh 着毎日16時頃。 Nam-Dinh 發毎日19時頃。 Hanoi 着毎日5時頃。 隨時寄港地 Tân-Dê Hung-Yen	Hanoi 發 火、金、9時 Sontay 着 火、金、16時 Sontay 發 火、金、18時 Vietry 着 火、金、23時 Vietry 發 水、土、9時 Sontay 着 水、土、11時 Sontay 發 水、土、13時 Hanoi 着 水、土、18時 隨時寄港地 Sontay

（2）

旅客 貨物	ハイフォンより		
	Nam-Dinh（往航河內經由）	Campha 往路、復路	Haiduong 往路、復路
	海防發　毎日12時頃 河內着　毎日10時頃 河內發　毎日22時頃 Nam-Dinh着毎日7時頃 Nam-Dinh發毎日11時頃 海防着毎日午前 隨時寄港地 Kien-An, Ninh-Giang Ben Hiep	海防發朝7時、及び19時 Campha 發、朝7時及び18時	一日をき。 海防發、18時、 ハイドウング發、18時

第242表 Sociétè Anonyme de Chalandage et Remorquage de l'Indochine. 會社航路

線	寄港地	時・對
Haiphong より Phu-lang-thuong Dap-Cau まで	Yen-Leou, Dông-triêu, Sept-pagodes,	Haiphong發　月、水、金 18時 翌日朝5時頃 Phu-lang-thuong着 Phu-lang-thuong 發 8 時 Dap-Cau 着　14時頃 Dap-Cau 發　火、木、土 9 時 Haiphong着　翌日午前
Haiphong より Mui-ngoc まで	Quang-Yên, Hongay, Campha, Port-Wallut, Pointe Pagode.	Haiphong發　月、水、金 11時 Mui-ngoc 着　翌日午前中 Mui-ngoc 發　火、木、土　9 時 Haiphong着　翌日午前中
Haiphong より Hongay まで	Quang-Yên	Haiphong發　月、火、金、土12時 Hongay 着　同日夕 Hongay 發　日曜 21時　水曜 11時　金曜 24時 ／ Haiphong着　月、火、土　朝　水　夕

第243表 沿岸航路一覽表

會社名	航路別	配船數	回數	寄港地	摘要
La Société des Affreteurs Indochinois	Saigon-Haiphong	1	二十日一回	支那海沿岸各港	定、客、貨
La Compagnie des Messageries Maritimes	Saigon-Haiphong	1	二週一回	Qui-nhon, Tourane	同
La Compagnie des Chargeurs Reunis	Saigon-Haiphong	1	月一回	支那海沿岸各港	同
Nguyen-Huu-Thu	Haiphong-Campha	1	日一回	直航	同
Nguyen-Huu-Thu	Haiphong-Hongay	1	同	同	同
Service Fluvial subventionne de Tonkin	Hanoi-Tuyenquang		週三回	Son-tay, Shum, Phan-luong Lémy, Kim-Xuyen, Phu-doan, Dia	同
〃	Hanoi-Chobo		週二回	Son-tay, Vietri, Trung-ha, Tu-vu, Dachong, Hoa-binh	同
〃	Tuyenquang-Chienhoa		同	Song-cham, Ngon-Cham, Pho-trinh	同
〃	Haiphong-Hanoi		日二回	直航	定、貨

(3)

旅客 貨物 Nam-Dinh より					
Phat-Diem 往路、復路	Phu-nho-quan 往路、復路	Ngô-Dong 往路、復路	Lac-quan 往路、復路	Kim-Son	河内
每日 Nam-Dinh 發10時 Phat-Diem 發、5時30分	每日 Nam-Dinh 發 9 時 Phu-nho-quan 發 9 時	每日 Nam-Dinh 發19時 Ngô-Dong 發 7 時	每日 Nam-Dinh 發10時 Lac-quan 發16時	每日 Nam-Dinh 發10時 Kim-Son 着14時頃 Kim-Son 發 7 時頃 Hanoi 着23時頃 隨時寄港地 Tamo Toa Ben-Xam	每日 Nam-Dinh 發 8 時

貨物船の便は次の如し。

1) Haiphong より、Haiduong, Cap-Câu, Sept-Pagodes, Phu-lang-Thuong, に到るもの及びその逆コース。一週二回。
2) Haiphong より Ben-Thuy に到るもの及びその逆コース。一週二回。
3) Hanoi より Hung-Hoa, Phu-tho, Yen-Bay, に到るもの及びその逆コース。月一乃至二回。
4) Hanoi より Hoa-Binh, Cho-bo に到るもの及びその逆コース。一月一回。
5) Hanoi より Haiduong, Sept-Pagodes, Dap-cau, Phu-lang-Thuong, Bên Thuy に到るもの及びその逆コース。不定期。
6) Nam-Dinh より Haiduong, Sept-Pagodes, Dap-Câu, Phu-Lang-Thuong, Bên-Thuy に到るもの及びその逆。不定期。
7) Viêtri より Tuyên-quang に到るもの及びその逆コース。一週二回。
尙このコースは Hanoi=Son-tay=Viêtry のコースと聯絡せり。
寄港地として Shum, lémy, Kim-Xuyen, Phu-Doan, Dia 等あり。

III 安南の河川

安南の河川には北部安南を流れてトンキン灣に注ぐものと、安南山脈に屬する山岳より流れ出て南支那海に注ぐものとの二種類がある、前者に屬するものはソン・マ河 (Song Ma) 及びソン・カー河 (Song Ca) で、後者に屬する著名なものはラオカイ河 (le Rao-Cay) 香河 (Dai-Giang) ツーラン河 (Song Thu Bon et song Buon) ダラン河 (Song Da Rang) 等である。安南の河川は概して其の延長短く殊に夏季の貿易風に依つて多量の降雨を見、急流をなす事が多いので舟運の便は比較的少い。北部安南に於ては稍ゝ趣を異にし、流域は比較的廣大であるから舟運は相當發達してゐる。安南に於ける可航水路の延長は運河六〇〇粁、自然河川二、四〇〇粁で小舟は四季を通じて全延長に亙つて航行可能であるが、小汽船は增水期の六箇月（自九月至二月）は一、〇〇〇粁、渴水期には約三〇〇粁だけが航行可能である。

マ　河 (馬江 Song Ma)

マ河はラオスのミュオンレオ山系に源を發し、ゲアン州を通過する全延長三八〇粁の河川で、トンキンから流れて來るソンチウ (Song Chu) 河を合してトンキン灣に注いでゐる。フォング (Phong) 迄は小舟を通ずる。

カ　河 (柯 Song Ca)

カ河は全延長六〇〇粁でタノア州を流過し途中コン河を合流してゐる。クアラオ迄は平水の場合は大型舢板を通じ增水の場合は小汽船を通じ得る。

ラオカイ河 (le Rao-Cay)

ラオカイ河はタナツブ、ミンカム、ロクソンを流過してゐる。

順　化　河 (香河 Dai-Giang)

順化河は一名香河の名があつて其の河口から一二粁上流に順化市がある、河川甚だ清冽なる名河である。

ツーラン河 (Rivière de Tourane 又は S. Cua Dai et S. Vinh Dien)

ツーラン河は下流に至るに從ひ Nuoc Nim, S. Tranh S. Thu Bôn と次第に名稱を變じ最下流は往古の日本人發展の遺蹟あるフェホー (Fai Fo) を流下しソン・キュア・ダイ (S. Cua Dai) 河となる。此河は下流の一部だけが水運に利用されてゐる。フェフォーの西方から分れて北方に流れる支流はツーラン灣に注ぎ、ソン・ビン・ディエン (S. Vinh Dien) 河となる、なほフェフォーの西方キューバン (Cu Ban) 附近では西方から流れて來る大支流ソン・ヴー・ギア (S. Vu Gia) が合流して居る。（上流は S. Bowong と S. Cuo に分れてゐる）

ソン・ダラン河 (Song Da-Rang. Song Dai Giang)

ダラン河は安南の中部以南の最大河川でベナム高原に源を發してゐるが急流で舟運には適しない。此河は下流では幅一粁乃至三粁あつて淺瀨になつて居り、一號植民道路の横斷箇所では十月から十二月の大風の時は渡船による渡河も困難である。總延長九〇〇米のコンクリート橋を建設する計畫があるが實現の報道は未だ聞かない。

IV ラオスの河川

ラオスの河川はメーコン河と其の支流が總てである。メーコン河は印度支那は勿論世界を通じての大河川の一つで、

源を西藏高原に發し延長四、二〇〇粁に達しラオス、泰國の國境を過ぎてカムボヂヤ、交趾支那を貫流し九つの大支流を合せて支那海に注ぐ。ラオスのメーコン河は北部泰國國境の一部及び東北部泰國國境の過半を形成してゐるから、佛印側の左岸は安南山脈に源を發する多くの河川を合流し、泰國側の右岸は東部泰國を灌流する總ての河川を合流してゐる。メーコン河の本流には航行の可能なる部分も相當あるが、之は多くはラオス以外の各州を流れてゐるから本流の水運は一括して次節に述べることとし、此處には支流に就いてのみ述べる。

ナムフー河 (Nam-Hou)

ナムフー河はメーコン河上流左岸の支流で北部ラオスを北から南に向つて流れ、パクフー (Pak-Hou) でメーコン河に合流してゐる。ミュオクァ迄は大型發動機船を通じ得るが、上流は季節に依つて小舟は通じ得るが概して航行不能と云つてよい。

ナムニュム河 (Nam Ngum)

ニュム河はツランニン高原 (Plateaux du Tran-Nin) から流れ出て、ポンピッサイ (M. Pon pissay) の下流でメーコン河に注いでゐる。此河は航行可能である。

ナムニープ河 (Nam Niep)

ニープ河はパクサヌ (Pak Sane) の附近でメーコン河に合流する河で、流域は短いが航行は可能である。

ナムカンディン河 (Nam Kan-Dinh)

ナムカンディン河は安南山脈から流れ出て其の下流はナムチュウン河 (Nam Theun) と呼び、航行は可能で安南への通路となつてゐる。

セバンファイ河 (Se-Bang Fai)

セバンヒエン河 (Se-Bang Hieng)

セバンファイ河及びセバンヒン河は何れも安南山脈から流出する河で舟運に利用せられ、後者は流域が甚だ長い。

セドン河 (Se Don)

セドン河はサラヴァヌ (Plateaux des Saravane) 高原から流れてパクセ (Pakse) でメーコン河に注いでゐる。此の河は合流點から三〇粁遡つたシャムピ (Cham-pi) を堺として二つの河に分れてゐるが航行はムオンコン (Mauong-Kong) まで遡る事が出來る。

セコン河 (Se Kong) と其の支流

セコン河はサラヴァヌ高原及びボロヴェン高原 (Plateaux des Bolavens) を通つて流れステュントレン (Stung-Treng) でメーコン河に合流して居り、高原地帶の出口となつてゐる。

セコン河にはセサヌ河 (Se Sane) が合流してゐるが更にセサヌ河にはダーラック高原 (Plateaux de Durlac) から流下するスレパク河 (Sre-Pak) が合流し水量は非常に多くなつてゐる。此の三つの河は流域極めて廣く舟運の便が多いが、セサヌ河及びスレパク河は下流の部分だけが航行可能である。

メーコン河の航運

印度支那政府はメーコン河を改修して、交趾支那からラオスに至る延長一、五〇〇粁の水上交通路たらしめんとし、五

十年來種々の工事を施して來たが、其の努力にも拘らず增水の際には三十萬立方米の出水が渴水期には千六百立方米となると云ふ有樣であつて、運河堤防、水制等の完全な施設も此河を交通上の大動脈たらしめる事は出來なかつた。

現在メーコン河上流を利用して移動する貨物は年額四千瓲であるが、將來は二萬瓲乃至二萬五千瓲に達する見込である。メーコン河上流の船舶の可航區域は下の如く分けられる。

一、ルアンプラバン (Luang Prabang) 河區

ビルマの國境からサムパンナ (Sam Pahn-Na) 迄一八〇粁の間で、川勾配は平均一‰で、河中には岩石が多く露れてゐるから航行は非常に困難であるが、一八九八年の七月から十月迄の增水期にはビルマ國境迄二隻の砲艦が遡航した經驗がある。ルアンプラバンからヴィエンチャヌ迄は所々に急流があり、小舟の航行さへ危險である。

二、ヴィエンチャヌ (Vien-Tiane) の河區

ヴィエンチャヌからパクサヌ (Pak-Sane) 及びタクエック (Thakhek) を過ぎサヴァンナケット (Savannakhet) 迄六〇〇粁の間は、年中吃水一米、積載量三〇乃至四〇瓲の双推進機の汽船が遡航してゐる。

三、ケマラートの急流

ケマラート (Kemmarat) 附近から下流に向つて一五〇粁の間は河幅は狹く急流であつて航行極めて困難であつたが、一九〇四年から其の航行の可能性が認められ、爾來三十年多額の工費を投じた結果、從來必要とした四箇所の乘換箇所も省略され、獨木舟と小蒸汽船は年中航行出來るやうになつた。例外としてケンサ (Keng-Sa) の激流だけは水量の多い時（特に十一月）は吃水一米以下の船は航行出來るが減水の甚しい時は航行が不能である。現在使用されてゐる船はセミディーゼルエンジン三〇C・V・のモーターボートを使用し下航には六瓲、遡航には三瓲の積載を普通としてゐる。

四、パサック (Bassac) の河區

パクモウン (Pak-Maun) とコーン (Kohn) との間で、完全に航行が出來る。

一八九四年以來ヴィンチャヌ＝サヴァナケット＝ナフォン (Naphong) 及びパクセ＝コーン間には十隻の蒸汽船が定期航路に使用され西貢海運會社の援助を受けて居り、一九三四年にはこれ等の蒸汽船の登錄數は六十七隻に達した。

五、コーン (Khone) の瀧

ラオスに於けるメーコン河の水運はコーンの瀧や急流の多い地區で終つてゐる。又是より南方の水路はコーンの瀧を過ぎた地點から始つてゐる。コーンの島はメーコン河の水流を二つに大別してゐるが、更に河中には岩石が散在し河流は急湍をなして流れ、所に依つては一五乃至一七米の瀧となつてゐる。これ等の急湍の區間は延長五粁であるが之を航行可能なやうに改修することは全く不可能である。從つて現在はコーンの島には河に沿うて南北に軌道が敷設されてゐて、川船から乘換へた旅客及び貨物は四〇分間で此の間を運び終ることが出來るやうになつてゐる。川舟も同樣に水から揚げて軌道で運び再び可航地點で滑走臺にのせて水中に卸す樣に裝置してある。

六、クラチエー (Kratie) の河區

メーコン河はコーン (Khone) の下流でカムボヂヤに入りステュントレン (Stung Treng) 附近でセコン河 (Se-Khong) と合流してゐるが、是より上流ではメーコン河は甚だ狹くなりステュントレンの附近では渦を卷いて流れてゐる。

ステーントレンより下流では河幅が擴がり河中には多くの島がある。

サムボーア (Sam-Bor) から下流では河幅は再び狹くなりクラチェー迄の區間は急湍であつたが河川の改修殊に岩石の除去に努めたため、一九三〇年には全く改善され航行も容易になつた。

七、メーコン河下流

メーコン河の下流と呼ぶのはプノンペン以下の部分である。

此の河はカムボヂヤから交趾支那に入れば河幅が廣くなり河中には大なる島を生じてゐる。

メーコン河は東流して海に近づくに從つて多數の分流を生じてゐるが、其の中でチャ河 (Cua Tieu) だけが河口からカムボヂヤの首府プノムペン迄外海航路の遡航が可能である。其他の分流は何れも內航船だけに利用されてゐるが汽船の可航水路は增水期には千二百粁、減水期には六百粁となる。メーコン河は河幅、水深共に豐でカムボヂヤに於ける最も重要なる通商航路で吃水五米の汽船は一年中河口から三二〇粁の距離にあるプノムペン迄遡航する事が出來る。

第244表　メーコン河便船時刻表——下航

V＝蒸氣船　P＝小舟　PR＝曳船（小船を曳く）

地名	船種別	減水時 到着	減水時 出發	平水時 到着	平水時 出發	增水時 到着	增水時 出發
Savannakhet	V	曜日　時	月曜日　7時		月曜日　12時		火曜日　6時
Houen-Hin							
Na-Phong		月曜日　11時	月曜日　13時	月曜日　16時	火曜日　8時	火曜日　11時	水曜日　5時
Donsa		月曜日　15時	火曜日　5時	火曜日　9時	火曜日　16時		
Kg-Kanien							
Kg-Kalai-Kai	V						
Taphane		火曜日　11時		火曜日　18時	水曜日　5時		
Makena	PR						
Kg-Kaac							
Ya-pot		火曜日　16時	水曜日　5時				
Pak-Moun		水曜日　8時		水曜日　10時		水曜日　14時	
Pak-Sé		水曜日　11時	木曜日　6時	水曜日　14時	木曜日　6時	水曜日　16時	木曜日　6時
Bassac	V	木曜日　8時		木曜日　8時			
Fiafay		木曜日　9時		木曜日　9時			
Moula-Poumok							
Bandong							
Khong		木曜日　14時		木曜日　14時		木曜日　13時	
Houei-Kinak							
Khône-Dondet		木曜日　16時		木曜日　16時		木曜日　15時	
Khône-Sud	大型汽艇				月、土、火曜日		
Stung-Treng							
Sambor	P						
Prek-Kakotte							
Kracheh			火曜日夕或は土曜日　8時				
Peam-Chilang							
Sting-Trang							
Kg-Cham							
Chi-Ho							
Chi-Hé							
Ksac-Kandal							
Phnom-Penh		水曜日　夕方1時		水曜日			

第245表 メーコン河便船時刻表——遡航

地名	種別	減水時 到着	減水時 出發	平水時 到着	平水時 出發	增水時 到着	增水時 出發
Pnom-Penh			金曜日 8時 月曜日 夕方				金曜日 8時 火曜日 8時
Ksac-Kandal							
Chi-Ho							
Chi-Hé							
Kg-Cham							
Peam-Chilang							
St-trang							
Tchelong							
Kracheh		土曜日 6時 火曜日 夕方				土曜日 5時 水曜日 5時	
Prek-Kakotte	小舟						
Sambor							
Stung-treng	大型汽艇						
Khône-Sud							
Khône-dondet			日曜日 10時		土曜日 10時		土曜日 5時
Houei-Kinak							
Khong		日曜日 12時		土曜日 12時		土曜日 7時	
Bandong							
Moula-Poumok		日曜日 17時	月曜日 5時	土曜日 17時	日曜日 5時		
Fiafay		月曜日 8時		日曜日 9時			土曜日 15時
Bassac		月曜日 9時		日曜日 10時		土曜日 18時	日曜日 5時
Pak-Sé		月曜日 11時	火曜日 6時	日曜日 12時	月曜日 6時	日曜日 9時	月曜日 5時
Pakmoun		火曜日 10時		月曜日 10時		月曜日 10時	
Yapot		火曜日 16時	水曜日 5時				
Kg-Kaac							
Makena		水曜日 17時	木曜日 5時				
Taphane				月曜日 17時	火曜日 5時		火曜日 7時
Kg-Kalaikai							
Kg-Kanien		木曜日 17時	金曜日 5時				
Donsa		金曜日 6時	金曜日 13時	火曜日 11時	火曜日 13時	月曜日 18時	火曜日 5時
Na-Phong		金曜日 18時	土曜日 10時	火曜日 18時	水曜日 10時	火曜日 12時	水曜日 5時
Houen-Hin							
Savannakhet		土曜日 15時		水曜日 16時		水曜日 17時	

V カムボヂヤ地方の河川

カムボヂヤの水運の主要なものとしては、河川では州の東北部を流れるメーコン河下流の部分と、バサック河であつて湖水としてはトンレサップ及び大湖間の水運である。

メーコン河に就いては前節に述べたが之を除けばバサックが最大の河川である。

バサック河 (Bassac)

バサック河はプノムペンでメーコン河から分流し極めて緩い傾斜でカムボヂヤ及び交趾支那の平野を流れてゐる。

バサックの河幅は非常に廣く河中には大きな平坦な島を有してゐるが、交趾支那の地域に入るやクメルの古都シャンドン (Chan-Don) 附近でタケオ河 (R. de Takeo) と合流し、ロンシエン (Long-Xuyen) の上流ではメーコン河と一

部連絡し舟運に利用し得る自然の運河をなしてゐる。

カントー（Can-Tho）から下流では幅が著しく廣くなり、河口近くではディンアン河（Cua-Din-Am）とトランベ河（Cua Trahn-Be）の二つの分流となつて海に注いでゐる。

プノムペン附近の水路には四つの水流が集つてゐるので俗に之をプノムペンの四つの腕（Quatre-Bras）と呼び、河川間の距離は東西二粁に及んでゐる。

北方から來て居る東側の第一の腕はメーコン河であつて、西側の第二の腕はトンレサップ（Tonle-Sap）の排水路である。

トンレサップの流水は季節に依つて方向を變へる性質があり、メーコン河の減水期には太湖（Grand lac）から海の方に向つて流れ、メーコン河の增水期には反對にメーコン河の水が北西に向つて逆流し、湖水の面積は際限なく擴り昔のカムボヂヤ低地の浸水地域を偲ばせる。

プノムペンより南に伸びてゐる第三の腕はバサック河で、現在はプノムペン附近でメーコン河に接着してゐるが、嘗つては二つの河が獨立して流れて居つたのである。

第四の腕は南東に流れて居るメーコン河で、これがメーコン河の最も重要な部分である。

太湖はメーコン河の調整池の作用をなしてゐるからメーコン河の減水期には浸水面積が減じ、周圍には廣大なる沼澤地及び草原を生じ水面の廣さは三、〇〇〇平方粁となるが、增水した時は其約三倍となり湖水の長さは少くも一五〇粁あり幅も最も廣い所は三二粁になる。

太湖の水深は渴水時は〇・五乃至一・一米で舢舨や舒が通行するだけであるが、增水時には水面の高さは平時の水面より九米高くなり、七月以後には九百噸の蒸汽船が水に沒した森林を横ぎり湖水の西北方にあるバッタンバン（Battambang）、モンコルボレー（Mongkolborey）及びクララン（Kralanh）迄遡つて行く。

トンレサップは太湖から分れて東南の方向に多くの脈流となつて流れてゐるがコンポンチュナン（Kompong Chhnang）附近では略合流して三本となつてゐる。

此の附近は多量の土砂を推積して淺瀨を形成し減水期には河床が露出するのでスノックトルー（Snoc Trou 漁梁の栓の意）と呼ばれてゐる。

トンレサップ河（Tonle Sap）は四季を通じてスノクトルー（Snoc Trou）の淺瀨迄は航行可能であるが、大體十二月から七月迄の減水期にはスノクトルーには淺瀨が生じ、時としては全く水面上に現はれて小型の舢舨も通過が出來ないので、十二月から五月迄はコンポンチュナンより上流への航行は中止するに至る。

モンコルボレー、プノムペン間の鐵道は太湖の漁獲とバッタンバン附近の二月米を陸路搬出するために敷設せられたものである。

太湖に注ぐ河川のうちではスツンセン河（Stung-Sen）はコンポントム（Kompong Tom）迄、ステュンシエム（Stung Siem）河はシエムレアプ迄、ステュンサンケ（Stung San Ke）河はバッタンバン迄、ステュンスワイチャク（Stung Sway Chak）河はモンコルボレー（Mongkol-Borey）迄、ステュン・プールサト（Stung Pursat）はプールサット（Pursat）迄何れも遡航可能である。

VI　交趾支那の河川

交趾支那の大部分（サイゴンの北部及び東部諸地方の高地帶を除く）はメーコン河、ドンナイ河及びバサック河のデルタを構成してゐる新沖積土よりなる低地であつて、標高は滿潮の海水面より僅に高いだけである。

此の地方は一般に北西から東南の方向に流れる多くの河川の主流に依つて切られて居り、其中間にはメーコン河から分流する主要支流及び東西二つのヴアイコ河幷にドンナイ河を包含して居る、これ等の主流にはラク（Rachs）又はクリークと呼ばれてゐる横に走る多數の支流が流れ込んでゐる。これ等のクリークは降雨の際には雨水の排水をなし、乾燥期には殆んど流水がなくなる。主流の河川も乾燥期には河川斷面の極めて小部分に水流を見るに過ぎない。潮流はこれ等の河川に差し込んで來て非常に上流迄影響を及ぼしベイコ及び北方のサイゴン河の源まで遡つて行き、メーコン河ではプノムペン附近では顯著なる影響が見られるが更に河口から五〇〇粁の上流でも潮汐の影響があると云ふ。

此の樣に潮の干滿に依り莫大なる水量が上下するので、交趾支那の水路では小さな舟の運航は一日に二回宛上下に動く干滿のリズムを利用する事になつてゐる。

此の地方では水路は土地の乾燥、交通の發達に有益であるから、人工に依る運河は次第に增加してゐる。これ等の多數の運河は小さな分流を横切りメーコン河及びドンナイ河の主流と結びつけてゐるが、此のうちには干潮時深さ一・五米で有効幅員は四〇米の主要水路と地方的に利用されるもの、即ち滿潮時に於て深さ一・五米幅一八米を有するに過ぎない重要ならざる水路との二つに區分される。

一般に利用されて居る主要水路は此の地方では二、〇〇〇粁以上にも擴張されて居り重要水路網を形成してゐる。重要ならざる地方的水路の總延長は不詳であるが單に一つの運河だけでも一、八〇〇粁に及ぶものがある。交趾支那の河港波止場の長さの總計は約一四粁あり、公設の棧橋は約百箇所あつて、大戰前に於ける此の種の工作物に投じた金は二百萬比弗以上と見られてゐる。

これがために河舟の航行は盛で主なる航路に於ける籾米の輸送噸數は左表に示す如く莫大なものである（一九一三年）。

河渠名	位置	單位千噸
ミト河（Song Mytho）	メーコン河支流	一三、五〇〇
ドウペレ河（Canal Dupere）	メーコン河とヴァイコ河の間	五、〇〇〇
ラクカット河（Rach-Cat）	ヴァイコ河とメーコン河の間	三、〇〇〇
ラクマングチット（Rach mang thit）	バサック河とコーシュン河の間	二、二〇〇
アロヨ、シノア（Arroyo chinois）	シヨロン河とサイゴン河の間	一、七〇〇
ラクジャ運河（Canal de Rachgia）	メーコン河とシャム灣の間	一、三〇〇

プノムペン以下はメーコン河の下流であつてバサックの東を並んで流れる。此の河はカムボヂヤの境界を過れば大きな中洲が平坦な島となつて河中に存する。

メーコン河はヴインロン（Vinh-Long）までは分流することはないが、これから下流は五つの流れに分れ西から南に向つて流れる。

ヴインロンは最初の分流即ちソンコーシャン河（Song Co-Chien）の始りにある中島の上にある。第二の分流はソンハムリユオン（Song Ham-Luong）河で前者の東を流れてゐる。

第三の分流は遙に小さくソン・バライ河（Song Ba-Lai）と呼ばれてゐる。ソン・ハムリユオン河とソン・バライ河に挾まれた長い島の上にベンチヂ（Ben-Tre）町がある。

第四の分流はソン・ミト河（Song Mytho）で左岸にはミト市がある。ソン・ミト河は下流で二つに分れソン・キユアダイ河（Song Cua-Dai 南方のもの）及びソン・キユア・チウ河（Song Cua-Tieu 北方のもの）となる。

以上メーコン河の分流の河幅の總計は一〇粁に達す。

メーコン河及びバサック河は季節風（Mousson）の影響を受け定期的に反對の現象を呈する。即ち北東の季節風の吹く時には減水して四月には最低水位となり、南東の季節風の吹く頃には水量が急に增加して十月に最高水位となる。最高水位は最低水位から七米乃至九米高くなるから洪水は大平原に擴がり、トンキン地方のやうに堤防に依つて洪水を防ぐことは到底不可能である。

メーコン河とバサック河は一秒に六萬立方米から一二萬立方米の水を流して、毎年一・五立方粁の土砂をデルタに沖積する。

ドンナイ河は安南のダラト高原に源を發しラナ河（Song Lanha）及びベ河（Song Bé）等を合し河口近くで西貢河を合流して海に入つてゐる、此の河はビエンホア（Bien-Hoa）迄は相當大型の船舶を航行させることが出來るが、下流は三方に分れ大型船舶の航行は不能である。

ドンナイ河は潮の干滿の影響を蒙つて水流が一日に二回方向を變へるが、此の現象はトリアン（Tri-An）に於てもなほ見られる。

ドンナイ河の支流の大なるものとしてはサイゴン河とベ河があり、これ等を合流した後の本流はソアラブ河と呼ばれてゐる。

四、サイゴン河（Rivière de Saigon）

サイゴン河はホンカン（Hon-Quan）高原に源を發し南方に流れてツードモーを經て西貢附近を流過してドンナイ河に注いで居る。

此の河は水量が多く西貢に於ては水深一八米に達してゐる所もあり二萬噸級の船舶が航行し得る。

五、東西ヴァイコ河（Vaico Occidental et Vaico Oriental）

ヴァイコ河には東ヴァイコ河及び西ヴァイコ河の二つがあつて何れもカムボヂヤに源を發してゐるがカンツオク（Can-Duoc）の西方で合流してグランヴァイコ河（Grand Vaico）となつてソアラップ河に合流してゐる。

ヴァイコ河は何れも低地帶を流れてゐるから潮汐の影響を受けて水流が變化すること甚しく、殆ど其の源近くまで及び河幅も非常に廣くなる。

第246表 Compagnie Saigonaise de Navigation et de Transports.

航路	寄港地	時間
Pnompenh-Battambang (6日15日より1月13日迄)	Kompong-Trélac, Kompong-chnang, Snock-Trou, Kompong des Lacs, Pursat, Kompong-Chlêang, Viam siem-Réap, Back-Préah,	出發、往 金、日 8時30 着、往 土、月16時30乃至18時30 出發、復 土、6時或は日水曜13 着、復 木、月ノ朝
Bac-Préah-Kralanh (8月15日より10月13日迄)		出發、往 月曜10時、 着20時 出發、復 火曜 6時、 着16時
Saigon-le Cap Baria		出發、往 月、水、木、金 8時：12時(土) 着、Cap. 14時、18時 〃 Baria 16時 出發、復 月、水、木、金16時 着、Cap 17時30、24時(火) 〃 Saigon. 24時、6時(月).
Cantho-Camau	Traon, Phunghien, Tracu, Caltau,	出發、往 月、水、金 6時、着21時 〃 、復 火、木、土 6時、着21時
Saigon-Daingai	Mytho, Cai-bé, Vinh-long sadec, Datset, Caï-tau, Rach-Caslanh, Culao-Gien, Chomoï, Chaudoc,	
	Long-Xuyen, Bo-Hoop Laivung, O-mon, Canths, Tracon, Cauké,	
Mytho-Raghgia	Caï-bé, Caï-thia, Vinh-long, Caï-tau-Ha, Sadec, Caï-tac, Lap-Vo, Long-Xuyen, Nui-Sah, Phu-Hoi, Soc-Son,	出發、往 8時、 着14時 〃 、復 16時、 着11時
Saigon-Pnompenh	Myloi, Mytho, Vinh-long, Sadec, Datset, Caitau Rach-Cao-Lanh, Choutu, Culao-Tay, Rach-Hong-Ngu, Tanchau, Vinh-Loi, Banam.	出發、往 水、木、土：21時 着、 13乃至16時 出發、復 土、月、木：8時乃至9時 着、 翌日16時
Soctrang-Mac-Bat	Naï-Ngaï	出發、往 13時、 着19時 出發、復 19時、 着 0時30
Soctrang-Bac-lieu	Baixau, Coco,	出發、往 0時45、 着 7時 出發、復 6時 着13時
Dai-Ngai-Bac-lieu	Sockang, Baichau,	出發、往 水、日21時 着、 木、月 7時 出發、復 水、日 7時 着、 水、日17時
Dai-Ngai-Mac-Bat		出發、往 水、日17時：着19時 出發、往 水、日19時：着20時
Chaudoc-Mac-Bat	Long-Xuyen, Thot-Not, O-mon, Cantho, Traon, Dai-Ngaï.	出發、往 月、木、土 6時、着19時 出發、復 水、金、日15時30着19時
Mytho-Travinh	Bentré, Moncay,	出發、往 8時、 着16時30 〃 、復 20時、 着 4時 〔火、木を除く〕

四 空 運

(一) 概 說

印度支那に於ける航空事業は近來南洋方面に於ける航空路を各國が競つて開設するの氣運に促進され、漸次發達の軌道を進みつゝある。一九二六年聯合航空會社(Air Union)が西貢に設立され、マルセーユ—西貢間の航空郵便に關する諸種の試驗飛行を試みたのを手始めとし、越えて一九二九年には亞細亞航空會社(Air Asie)が設立された。同社は二航空路を計畫し一線はバンコック—サイゴン間を結び、他の一線はオランダ航空會社と連絡してパリー—サイゴン間を月二回接續しようとした。翌一九三〇年上記の聯合航空會社とアジア航空會社とが合同を遂げた。その後フランス本國と印度支那との間に週一回の定期航空郵便が開始された。ヨーロッパの方はオランダ航空會社とフランス東洋航空會社(Compagnie Française & Air-Orient)とによつて交互に行はれてゐたが、翌年全部後者に移管された。一九三三年には、フランス航空會社(Air France)は東洋航空會社によつて代置され、爾來、前者が印度支那全航空路の經營に當つてゐる。

I 關係法規

民間航空に對する佛印の航空法規は佛蘭西本國と同一法規を適用し、都市及禁止區域上空の飛行については特別法規

が制定されてゐる。佛蘭西の航空法は一九二四年五月卅一日附大統領令を以て公布され、一九三一年七月八日大統領令に依り修正されたもので、佛蘭西植民地に於ける航空禁止區域並びに機上に於ける寫眞機及び活動寫眞機携行及び使用の制限等を規定してゐる。その要旨を示せば左の如くである。

航空路に依り佛印へ入國する者は前以てフランス政府の許可を要し、その申請は、少くとも豫定二週間前になさなければならない。許可申請書には左の事項を記載するを要する。

(一)航空機及び發動機の型式
(二)登錄記號
(三)操縱士及び乘員の氏名
(四)旅客の氏名
(五)出發の日、場所及び公定の目的地
(六)無線電信機、寫眞機及び武器を携行するや否やの明示、右携行の場合は之を詳記すべし。
(七)飛行の目的、單に通過の場合は、許可申請に當り航路、佛印に於ける豫定着陸地及び到着豫定日を記載する事を要す。

佛印へ飛來する外國操縱士は、左の書類を携行することを要す。尙ほ、外國航空機は、武器、彈藥又は爆發物を携帶することを禁ぜられ、傳書鳩又は郵便の携帶も許されず。

(一)適法の旅券
(二)登錄證明書
(三)堪航證明書
(四)操縱士免狀
(五)旅客名簿、旅客は各〻適法の旅券を要す。
(六)航空日誌
(七)無線裝置携行の場合には之に對する免狀
(八)寫眞機及び還銃携行の場合には之に對する免狀

佛印に於ては、主要都市の上空は一、〇〇〇米以上の高度をもつて飛行すべきものとす。夜間飛行に就いてはフランス本國に於けると同樣の法規の適用があつて、飛行機は右端に綠燈、左端に紅燈を、後部（出來得る限り機尾）に白燈を附することを要す。これらの燈火は三哩（四・八粁）の距離より認め得るものなるべく、若しその一つが消へた場合には、可及的速かに着陸すべきものとす。

特別法規—佛印航空禁止區域については一九三一年七月八日附「佛領植民地ニ於ケル航空禁止區域並ビニ機上ニ於ケル寫眞機及ビ活動寫眞機ノ輸送及ビ使用規定ニ關スル大統領令」に規定されてゐる。

右第一附屬書は印度支那に於ける上空飛行及び寫眞撮影禁止地帶（一九三七年六月十九日附修正第一號）を左の如く定めてゐる。

(一)北方及び東北方國境に於ける禁止區域
(二)東京海岸地帶の禁止區域
(三)ヴァレラ（Varella）岬よりパダラン（Padaran）岬に亘る地方
(四)聖ジャック岬及び西貢地方

II 監督機關

航空關係官廳としては一九一八年に民間航空局 (Service Civile de L'aviation) が設置されたが、後に一九三七年十二月二日の布告によつて Direction de L'Aeronautique Civile とその名稱が變更された。同局は民間航空に對する監督官廳で總督府に屬し、現在は河內に置かれてゐる。その所管事項は左の如くである。

(イ) 航空ニ關スル總テノ問題ノ研究
(ロ) 地方的法制ノ制定　國防局次官ノ指令ニ從ヒ航空業ノ動員ヲ準備スルコト
(ハ) 地方長官、空軍指揮官、及ビ工部局長官ノ指圖ニ從ヒ、氣象調査、無線通信、諸般ノ工事、保安設備等ニツキ準備シ置クコト
(ニ) 航空關係工事ノ監督　航空路、空港、ソノ標識、ソノ保安設備等ノ機能ノ監督
(ホ) 空港事務所ノ人事ノ指導
(ヘ) 電信事務所ヲ航空安全ノ確保ノタメニ使用スルコト
(ト) 航空路ノ機能ト活動トヲ監督スルコト。新路線ノ開設及ビ現存ノ路線ノ改革ニ關スル研究
(チ) 民間航空會社、航空クラブ、又一般ノ航行旅行ノ機能及ビ活動ノ監督
(リ) 民間航空士ノ免許狀及ビ許可證ノ發行。右ノ交付ニ關シテハ一九三六年一月二十一日ノ法令ニ依テ定ム
(ヌ) 飛行機ノ格納庫及ビ着陸場ノ使用料金ノ算定

III 施設

航空施設としては左の百十箇所の飛行場及不時着陸場がある。

公共用陸上飛行場	四
公共及軍用陸上飛行場	一
軍用陸上飛行場	四
不時着陸場	八三
水上飛行場	一九
計	一一〇

航空無線局は一九三九年五月現在で六局、而して海岸無線局は九局ある。即ち左の如くである。

航空無線局

地名		略記號
フォールバイヤール	Fort Bayard	FRF
河內 (ハノイ)	Hanoi	FRA
維由 (ヴィエンチアン)	Vien-tiane	FRV
榮合 (ヴィン)	Vinh	FRZ
バッタムバン	Battam-bang	FRB
崑崙島 (プロコンドール)	Poulo-Condore	FRp

海岸無線局

地名		略記號
フォールバイヤール	Fort Bayard	FRF
モンカイ	Mon-Cay	FRY
キエナン	Kieman	FRK
ツーラン	Tourane	FRT
パダラン	Padaran	FRR
サイゴン	Saigon	FRS
ミ ト	Mytho	FRM
プーロ、コンドール	Poulo-Condore	FRP
フュー、クオック	Phu-Quoc	FRQ

氣象通報及天氣豫報をなす觀測所は東京觀測所及西貢觀測所の二箇所があり、前者は北部方面、後者は南部方面の氣象觀測を行つてゐる。右の外に佛印全體には五十箇所の測候所があり其の中左の七箇所が高層氣象觀測を行つてゐる。

ハノイ	(Hanoi)	ルアン、プラバン	(Luanprabang)	ヴィエンチャン	(Vientiane)
ヴィン	(Vinh)	〃 〃	(Hue)	キニョン	(Quinhon)
バッタンバン	(Battambang)	プノンペン	(Phnom penh)	西貢	(Saigon)

最近に至り航空保安のための、ラヂオ方向測定所は次の地點に設置された。

ヂアラム（ハノイ）、ヴィエンチアヌ、ヴィン、キエンリアン、及び、フォルーバイアル。

これ等測定所の役割は、商業航空路が發達するにつれて益ゝ重要なものとなつて來る。

尙、他にも測定所の設立は準備中であるが、特にサイゴン及びバタンバンには、近く設立される事になつてゐるし、斯くて順次この數は增加する。

最近、四つの「夜間測定機」が到着したが、これはある飛行場に於て、夜間の機能を確保する事になつてゐる。

河內航空港は非常に廣く滑走路の全長七〇〇米、幅員四〇米であるが此の滑走路は近い中に延長せられる筈である。尙飛行場一帶には雨水に對する不浸透性被覆を施し排水設備も目下研究中で一九三九年中には實現を見る筈であつた。格納庫についても更に大きな入口の付いたものを新設する筈である。夜間着陸に對する設備としては電氣照明の標識があり、又着陸用光線屈折探照燈があつて滑走路を照してゐるから、夜間の着陸は二年前から安全に行はれてゐる。

要するに河內飛行場は建設後八年によりならぬが、然も非常に完備した設備を有するものと思はれる。

IV 佛印の飛行場

佛印に於ける飛行場を表示せば左の如くである。

第247表 佛領印度支那飛行場一覽表

公—公共飛行場、商—商業飛行場
實—實用飛行場、水—水上飛行場

飛行場名		緯度	位置 (N=北緯 E=東經)	直	設備 (H=格納庫 G=ガソリン E=ラヂオ)	運輸業務 (太線は運輸業務の部分を表はすもの)	備考	種別
東京								
バックカン	Bac-kan	南	N. 22°08′ E. 105°50′ Bac-kan の北、北東1粁	H. E.				第十一 交通及通信

バクマイ	Bac-mai	軍、公	N. 21°00′ E. 105°49′ 河内の南5粁	H. C. R. E.		陸軍及稅關飛行場一 航空小隊、航空廠
カオバン	Cao-bang	簡	N, 22°40′ E. 106°14′ 第二軍政區Cao-bangの北1粁200	E.		
海防	Haiphong (Cua-nam-trieu)	水	N. 20°32′ E. 106°40′ 海防の北東8粁	E. R. C.		
デアンビアンフー	Dien-bien-phu	簡	N. 21°19′ E. 103°00′ 第四軍政區 Dien-bien-phu の南3粁	E.	Son-la 及 Laichau に向ひ乘馬路あり	
ドンヂアオ	Dong-giao (Ninh-binh)	簡	N. 20°08′ E. 105°53′ Ninh-binh 州			
河内ヂアラム	Hanoi Gia-lam	公、水	N. 21°01′ E. 105°53′			稅關及水陸用 850m×500m 滑走路施設 500m×40m
ハアヂアン	Ha-giang	簡	N. 22°51′ E. 104°56′ 第三軍政區 Ha-giang の北西7粁	H. E.		
ケプハ	Kep-ha	簡	N. 21°23′ E. 106°39′ Bac-giang 州			
ライチャウ	Lai-chau	簡	N. 22°03′ E. 103°09′ 第四軍政區 Lai-chau より南東600米	H. E. R.	Lao Kay に向ふ細道あり	
ランソン	Lang-son	簡	N. 21°50′ E. 106°45′ Lang-son 南東1粁500	H. E.		
ラオカイ	Lao-kay	簡、水	N. 22°28′ E. 103°57′ Lao-kay の南2粁	H. E.		
モンカイ	Mon-Cay	簡	N. 21°31′ E. 107°57′ 第一軍政區 Mon-Cay の南東500米	C. E. R. H.		
ナムヂン	Nam-dinh	簡	N. 20°25′ E. 106°09′ Nam-dinh 驛前	E.		
ニエンビン	Nguyen-binh	簡	第二軍政區			
フー・ラントゥオン	Phu-lang-thuong	簡	N. 21°17′ E. 106°11′ Phu-lang-thuong の北東1粁	H. E.		
フートー	phu-tho	簡	N. 21°23′ E. 105°11′ Phu-tho の西1粁	E.		
キンナイ	Quinh-nhai	簡	N. 21°52′ E. 103°32′ Quinh-nhai より80米	E.		
ソンラ	Son-la	簡	N. 21°16′ E. 103°57′ Son-la の南東11粁	E.		
タケー	That-khé	簡	N. 22°13′ E. 106°29′ Lang-son の北西60粁	E.		
トン	Tong	軍	N. 21°15′ E. 105°27′ Son-tay の西5粁500	H. E.		二航空小隊
ヴインニン	Vinh-yen	簡	N. 21°18′ E. 105°36′ Vinh-yen の北東1粁	E.		
廣州灣						
大平	Tai-ping	簡	N. 21°03′ E. 110°09′ Fort-Bayard の南西36粁	水は1粁の地に在り		
フォルトベイヤール	Fort-Bayard	簡、水	N. 21°11′ E. 110°23′ 市の向ひ	H. E.		
安南						
アンケー	An-khé	簡	N. 13°57′ E. 108°39′ Kontum 州			
アンカイ	An-Quai	簡	Binh-Dinh 州			
バニヨイ	Ba-Ngoi	簡	N. 11°58′ E. 109°11′			
バンムトゥオ	Ban-Me-Thuat	簡	N. 12°40′ E. 108°02′ Ban-MeThuat の東2粁	H. E.		
ダクト	Dakto	簡	N. 14°42′ E. 107°43′ 局より西4粁	水は600米の地に在り		

ダラト	Dalat	簡	N. 11°57′ E. 108°24′ Haut-Donnaï 州			飛行場 650m×300m
ディニンチュオン	Dien-Truong		Phu-Yen 州			
ジリン	Djiring		Haut-Donnaï 州			
ドーラク	Do-rac		N. 18°12′ E. 106°05′ Ha-Tinh	水は1粁 500の地に在り		
ドンホイ	Dong-hoï	簡	N. 17°30′ E. 106°35′ Dong-hoï の北西5粁	水は500米の地に在り		
ドラン	Doran	簡	N. 11°46′ E. 108°31′			
ジア	Gia	簡	Nha-Trang の北50粁	水は1粁の地に在り		
ハコ	Ha-Co	簡	N. 17°04′ E. 106°58′ Quang-binh 州			
順化	Hue	簡、水	N. 16°24′ E. 107°41′ Thua-Thiên 州			
ホアヒエー	Hoa-Hieu		N. 18°03′ E. 106°20′ Ha-Tinh 州			
ホンコーイ	Hon-Khoï	水	N. 12°35′ E. 109°12′			
	Kilometer 107	簡	Dong-Hoi の南70粁	水は500米の地に在り		
ニャチャン	Nha-Trang	簡、水	N. 12°11′ E. 109°12′ Khanh-hoa の南5粁	E.		
ファンラン	Phan-rang	簡	N. 11°37′ E. 108°56′ Phan-ragn 州	H. 水は5粁の地に在り		
ファンリ	Phan-ri	簡	Binh-Tuan 州			
プーカト	Phu-Cat	簡	N. 14°01′ E. 109°03′ Binh-Dinh 州 Qui-Nhon の北38粁	H. E.		
ファンチエー	Phan-Thiêt	簡	N. 11°00′ E. 108°07′ Phanthiet の北4粁 Binh-tuan 州	H. E.		

フオクニン	Phuoc-Hung	簡	N. 16°15′ E. 107°57′			
プラク	Pleiku	簡	N. 13°58′ E. 108°12′ 局の向ひ	E		
カンニヤイ	Quang-Ngai	簡	N. 15°06′ E. 108°45′ Quang-Ngai の東4粁	水は5粁の地に在り		
カンチ	Quang-Tri	簡	N. 16°43′ E. 107°10′ Quang-Tri の南2粁	水は2粁の地に在り		
キノーン	Qui-Nhon	簡、水	N. 13°46′ E. 109°14′ Binh-Dinh 州 Qui-Nhon の南西1粁200	E.		
ロン	Ron	簡	N. 18°54′ E. 106°26′ Quang-Binh 州 Dong Hoi の北50粁	水は800米の地に在り		
ソンファン	Song-phan	簡	N. 10°49′ E. 107°43′ Binh-tuan 州			
タムカイ	Tam-Ky	簡	N. 15°32′ E. 108°28′ Phan-Rang 州	C. H. E.		
タンオア	Thanh-Hoa	簡	N. 19°07′ E. 105°47′ Thanh-Hoa の東2粁	H. E.		
トーソン	Tho-Son	簡	N. 19°25′ E. 105°46′ Thanh-Hoa 州			飛行場 600m×200m
チュイオア	Tuy-Hoa	簡	N. 13°05′ E. 109°17′ Qui-Nhon の南70粁	H. E.		
ツーランヌ	Tourane	簡、水	N. 16°02′ E. 108°11′	R.		水上機、陸上機用
ヴァンシュアン	Van-Xuân	簡	Quang-binh 州 Nhge-an 州			
ヴインハオ	Vinh-hao	簡	N. 11°18′ E. 108°45′ Binh-tuan 州			
ヴォイボ	Voi-bô	簡	Ha-Tinh 州 Vinh の南西70粁	H. E. R.		

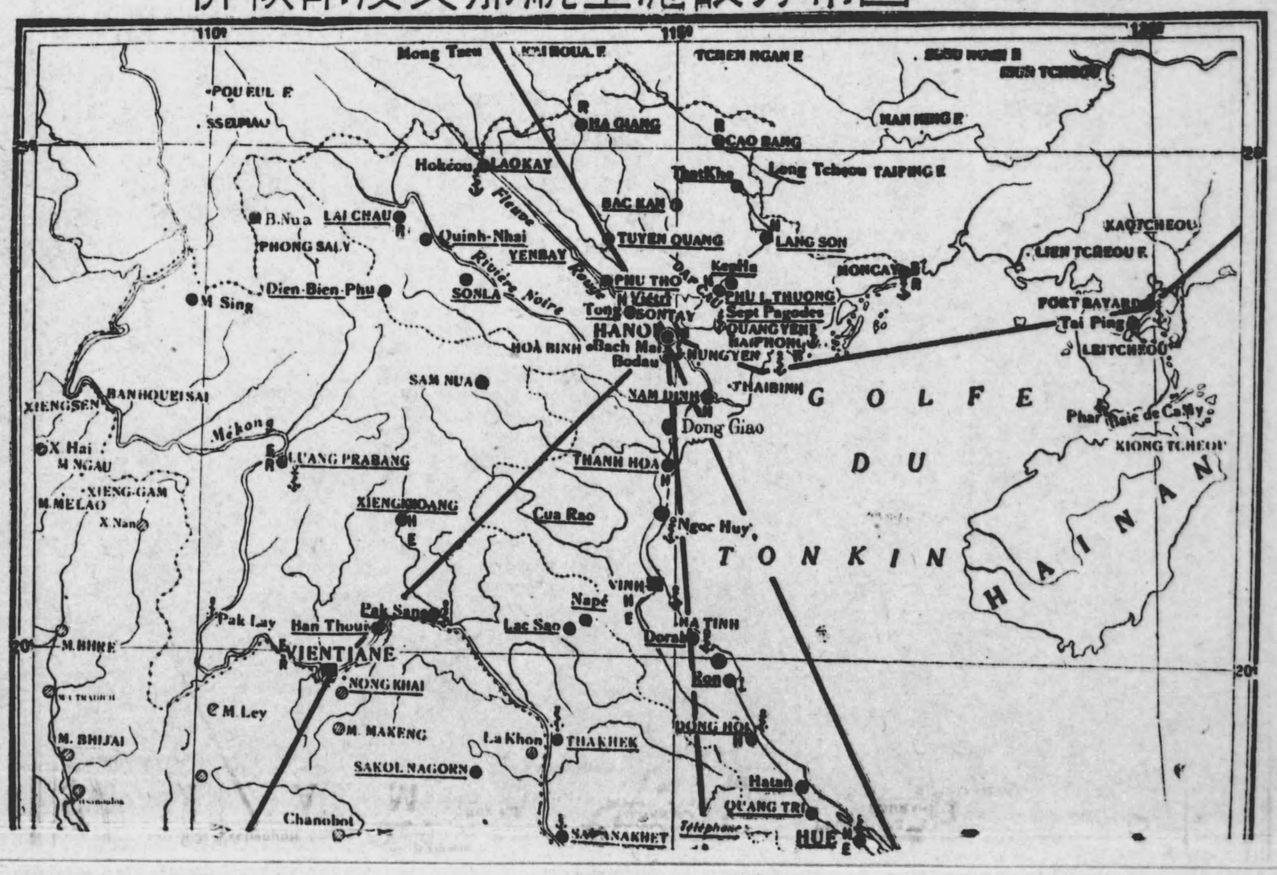
ヴ イ ン	Vinh	公、水	N. 18°40′ E. 105°42′ Vinh の南東 1 粁 500	H. E. C.	
交趾支那					
バ リ ア	Baria	簡	N. 10°30′ E. 107°12′ Baria 州 Baria より 3 粁 Thu-dau-mot 州	H. E. R.	
ビ ア ン オ ア	Bien-Hoa	軍	N. 10°57′ E. 106°48′ Bien-Hoa の北 1 粁 500	H. E.	海軍及び民間飛行場 一航空小隊、航空廠 940m×720m
ブ ー ド ブ	Budop		Budop の南西 6 粁	E.	
カ ン ト ー	Can-Tho	水	Can-Tho 州		
カプ・サンジャック	Cap Saint-Jacques	水、軍	N. 10°22′ E. 107°05′ Cap Saint-Jacques 州		水上機用軍用
オ ン カ ン	Hon-quan	簡	N. 11°33′ E. 106°40′ Thu-Dau-Mot の北70粁	E.	
ロ ン タ ン	Long-Thanh	簡	N. 10°45′ E. 106°58′ Bien-Hoa の南東30粁	E.	
ヌ ア バ ラ	Nui-Bara	簡	N. 11°49′ E. 106°57′ Thu-Dau-Mot 州		
ソ ク チ ア ン	Soc-Trang	簡	Soc-Trang より南西 2 粁	E.	
西 貢	Saigon (Tam-Son-Nhut)	公	N. 10°48′ E. 108°38′ 西貢より北西 3 粁 700	H. C. E.	税關及び陸上航空港 400m×500m 修理工場
西貢ドンナイ	Saigon-Dong-Nai	水	N. 10°46′ E. 106°47′		
タ イ ニ ン	Tay-Ninh	簡	Tay-Ninh の東 5 粁	水は 4 粁の地に在り	
ツ ー ダ ウ モ ー	Thu-Dau-Mot	簡	N. 10°59′ E. 106°41′ Thu-Dau-Mot の東 5 粁	E.	
ティンビエン	Tinh-Bien	簡	Chau-Dôc の南西24粁	H. E.	

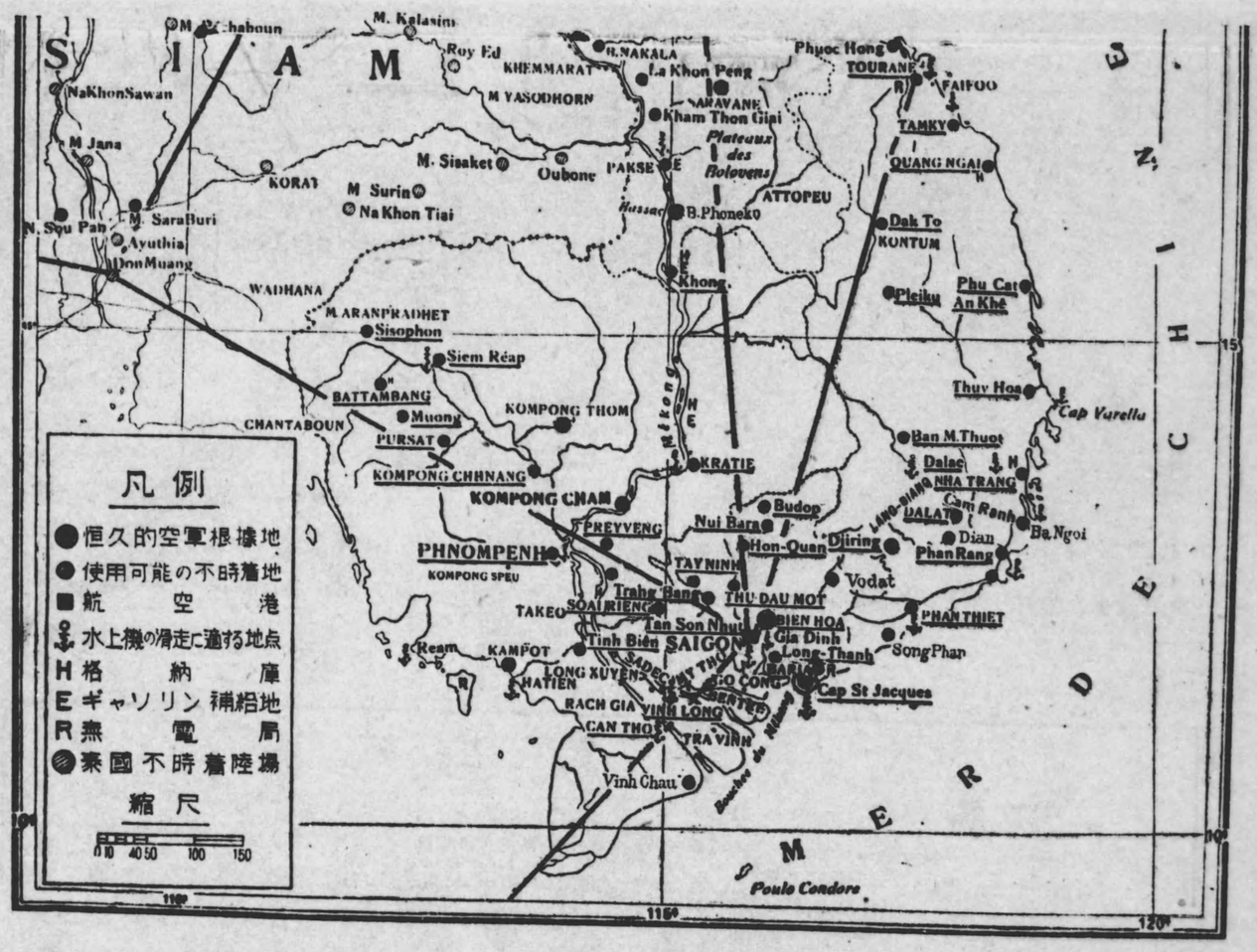
チ ャ ン バ ン	Trang-Bang	簡	N. 11°02′ E. 106°21′ Tay-Ninh 州	水は 4 粁の地に在り	
ヴ イ ン チ ャ ウ	Vinh-Chau	簡	N. 9°19′ E. 105°50′ Bac-Lieu の東25粁	水は 1 粁の地に在り	
ヴ オ ー ダ ー	Vo-Dat	簡	N. 11°08′ E. 107°29′ Bien-Hoa 州		
カムボヂヤ					
アンコールワット	Angkor-Wat	簡、水	N. 13°24′ E. 103°48′ Siem-Reap 州		水陸共用
バッタムバン	Battambang	簡	N. 13°05′ E. 103°13′ Battambang の南 1 粁	H. E.	
オウチラウング	Haut-Chhlaung	簡	N, 12°19′ E. 107°18′		
カ ム ポ ト	Kampot	水	N. 10°36′ E. 104°10′		
コムポンチナン	Kompong-Chhnang	簡	N. 12°14′ E. 104°39′ Kompong-Chhnang の西 1 粁 Phuom-Penh の西 9 粁	E.	
コ ム ポ ン ト ム	Kompong-Thom	簡	N. 12°45′ E. 104°53′ Kompong-Thom 州		飛行場 640m×260m
コムポンチャベック	Kompong-Trabeck (Krapan-bar)	簡	Compong-Trabeck の西 7 粁	H. E.	
コムポンチャック	Kompong-Trach	簡	N. 10°33′ E. 104°22′ Kampot 州		
ク ラ チ エ	Kratie	簡	N. 12°28′ E. 106°05′ Kratie の東 4 粁	H. C. E.	
ム ー ン	Moung	簡	N. 12°45′ E. 103°28′ Battambang の南東50粁	E.	
ウ ー ド ン	Oudong (Long-Wek)	簡	N. 11°51′ E. 104°42′ Kompng-Speu 州		

プノムペン	Phnom-Penh	簡、水	N. 11°34′ E. 104°55′ Kandal 州			水上機陸上機用
プレカク	Prekak	簡				メコン護謨栽培會社 私設飛行場 380m×100m
プラヴアン	Prey-Veng	簡	N. 11°28′ E. 105°20′ Prey-Veng の南2粁500			
プルサー	Pursat	簡	N. 12°33′ E. 103°50′ Pursat の西0粁500米	E.		飛行場 300m×500m
レアム	Réam	水	N. 10°30′ E. 103°37′			
サムボア	Sam-Bor	簡	Kratie の北44粁 Stung-treng 州	C. H. E.		飛行場 400m×400m
シソフオン	Sisophone	簡	N. 13°34′ E. 102°57′ Battambang の北西80粁	E.	局に向ひ狹道	
ソアイリアン	Soai-rieng	簡	N. 11°04′ E. 105°47′ Soai-rieng 州	H. E.		飛行場 400m×400m 應急修理工場
ステュントレン	Stung-Treng	簡、水	Kratie の北80粁 Stung-Treng 州	E.		
ラオス						
バンドネ	Ban-Done	簡	Vientiane 州			
バンナカラ	Ban-Na-kala	簡	N. 16°16′ E. 105°09′ Savannakhek の南東60粁	水は300米の地に在り		
バンウイチュム	Ban-Uithum	簡	Pakse より80粁	E.		
バンフォンフォー	Ban-Phon-Pho	簡	N. 14°36′ E. 105°52′			
バンナンハン	Ban-Nanhang	簡	Vientiane 州			
バントウエイ	Ban-Thouei	簡	N. 18°18′ E. 103°11′ 州 Vientiane 州			
バサック	Bassac	簡	Bassac 州、Pakse より36粁	E.		滑走路あり
ブンヌオ	Bun-Huo	簡	N. 21°38′ E. 101°53′			

コーン	Khong	簡	N. 14°05′ E. 105°49′ Bassac 州 Khong の西1粁500	C. H. E.		
ラコーンペン	La-Khon-Pheng	簡	N. 15°45′ E. 105°32′ Savannakhek の東110粁	E.	Saravane に向ひ滑走路あり	
ラクサオ	Lac-Sao	簡	N. 18°10′ E. 104°58′ Cammon 州			飛行場 1,000m×90m
ルアンプラバン	Luang-Prabang	簡、水	N. 19°52′ E. 102°10′ Luang-Pravang より東北東2粁	C. H. E. R.	Luang-Prabang に向ひ自動車の通ずる不備なる狹道あり	水陸共用
ムーンサン	Muong-Sing	簡	N. 21°11′ E. 101°11′ Haut-Mekong 州 Mong-Sing の東2粁500	E.	Nam-Tha に向ふ細道あり	
ナペー	Napé	簡	N. 18°18′ E. 115°04′ Cammon 州	E.	着陸場より Nape-Vinh 間の道路迄は400米の狹道と渡船とによる	
ノンカーン	Nong-Khan	簡	Nong-Khan の北東0粁800	H. E.	Samnena に向ふ細道あり	
パクレー	Pak-Lay	水	Luang-Prabang 州			
パクサヌ	Paksane	簡、水	N. 18°23′ E. 103°39′ Viantianne 州 Paksane より1粁500	H. E.		水陸共用
パクセ	Paksé	水、陸	N. 15°08′ E. 105°46′ Bassac の北西2粁	H. C. E.		水陸共用
ポンポー	Phoang-Pho	簡				650m×400m
サムヌーア	Sam-Neua	簡	N. 20°38′ E. 104°03′ Houa-Phan			
サヴァナケト	Savannakhet	簡	N. 16°33′ E. 104°45′ Savannakhet の東500米	H. E.		飛行場 720m×530m 水上機用不時着陸上

佛領印度支那航空施設分布圖 1930年現在





タケク	Thakhek	商、水	N. 17°25′ E. 104°15′ Cammon 州	E.
ヴィエンチアヌ	Vientiane	公、水	N. 17°56′ E. 102°34′ Thakhek の東 1 粁	C. H. E. R.
ビアンショアン	Xieng-Khouang (hat-Sen)	商	N. 19°02′ E. 103°06′ Vientiane の西 4 粁	水は 300 米の地に在り C. H. E.
			Xieng-Khouang の西 25 粁	総關及び水陸共用一邊 100m 以上

V 軍事航空

佛印の軍事航空は印度支那航空司令部の指揮の下に置かれてゐるが現在司令部は河内に置かれてゐる。空軍勢力としてはボテ二五T・O・三型偵察機が主要なもので其他一般に舊式機を使用して居る。

軍用飛行場は左の四箇所である。

バクマイ (Bach-Mai)　トン (Tong)

ビエンホア (Bien-Hoa)　サン、ジャック岬 (Cap Saint Jacque)

佛印の空軍勢は左に示すやうなものである。

印度支那航空隊
- 東京(トンキン)航空隊（三航空小隊）
  - バクマイ航空廠
- 交趾支那航空隊（二航空小隊）中一は水上航空小隊
  - ビエン、ホア航空廠

（二）定期航空路

佛印に於て定期航空運輸を經營する會社は「佛蘭西航空」「イギリス帝國航空」「蘭印航空」「歐亞航空」「中國航空」「泰國航空」「日本航空」の六社であつて各社の事業の中佛印に關係あるものは次の通りである。然しこれ等のうち歐洲との往復は一九三九年歐洲戰爭勃發後は全く中止されてゐる。

(イ) エール・フランス會社

エール・フランス會社は一九三三年、エール・オリアン會社其他三社の合併に依つて設立されエール・オリアン會社のマルセイユ—西貢線の業務を引受け一九三五年には河内—ヴィエンチァヌ—バンコック線の開設に依り、巴里—河内線を極東線とした。

一九三七年以後はドウオアチーヌ三三八型の使用に依りマルセイユ—河内間は五日半で翔破し得るに至つた。

更に一九三八年の夏にはバンコック—西貢—河内—香港線を以て極東幹線となしマルセイユ—香港間一四、六二五粁を毎週一往復の運航をする事になつた。

此の外にローカルの線として西貢—河内間に毎週一往復を運營してゐる。エール・フランスは河内、西貢、ヴィエンチャヌ及びアンコールに出張所を設けて業務を取扱つてゐる。

マルセイユ—香港線

總飛行距離　一四、六二五粁

就航機　ドウォアチーヌ三三八型
運航回數　毎週一往復
コース　マルセイユ—カルカッター—アキャブ—ラングーン(隨時着陸)—バンコック—西貢—河内—香港。

西貢—河内線

總飛行距離　一、五一五粁
就航機　ドウォアチーヌ三三八型
コース　西貢—ヴィエンチャヌ—河内(隨時着陸地バクセ及びサヴァナケット)

一九三八年度に於ける同社の營業成績は左の如くであつた。

線名	總飛行距離	客數 有料	客數 無料	旅客 有料	旅客 無料	郵便	貨物	新聞	超過手荷物	利用率(噸數) 申込	利用率(噸數) 輸送	利用率(噸數) 輸送率
マルセーユ—香港	一、四六三、九九〇粁	一、一三九	二八一	五、〇六二、四八五	一、〇九一、三五三	二七、六一五粁	三九、一六六噸粁	一八、四五一瓩	一〇六、九三六噸粁	一六、八八瓩	二、八二一瓩	一〇、四三五噸粁	一、四一八、八四〇	八〇二、二四九	五六%

右は、マルセイユ—香港線についての營業成績であるが、更に、河内(ジアラム)空港商業飛行統計の示すところに依れば一九三七年度と一九三八年度との比較に於て、一九三八年度のジアラム發着飛行機數は前年度の約二倍半、乘客數は實に前年度の五倍以上に增加した。

	發着回數	乘客數	郵便物	貨物	燃料	滑油
一九三七年	三〇三回	三八〇人	二、二二、七六八瓩	六、五八三、二七一瓩	四九、八七〇立	三、〇二八瓩
一九三八年	七六〇	一、八二四	七五、九三四、八七七	九、六一九、五四四	三三五、五五八	一五、〇五四

(ロ) 泰國航空會社

泰國航空會社の路線は一九三九年五月十五日からウドルン(Udorn)とヴィエンチャヌとの間に週二回の航空連絡が開始された。

エール・フランスの西貢—河内線とヴィエンチャヌに於いて連絡が行はれることになつて、その營業は七月一日から行はれた。

(ハ) 大日本航空會社

日本の航空勢力の外南洋方面への伸展は一九四〇年二月の日泰定期航空路の開設協定に依つて始められた。

初め佛印當局は日本飛行機の佛印上空飛翔を禁じたため、六月十日松風號に依つて行はれた第一回連絡は佛印迂回コースを採るの止むなきに至つたが、フランスの敗戰と日本軍の進駐により情勢は一變し、七月には佛印領空の通過及び河内飛行場着陸を承諾した。

爾來右定期航空路は東京—福岡—臺北—廣東—河内—バンコックのコースを運航してゐる。尙ほ一九四〇年十二月五日からは河内—ツーラン—西貢—バンコックの日本航空路も開設されるに至つた。

(ニ) イギリス帝國航空會社(Imperial Airway, LTD.)

インピリアルエアウェーズは其の極東幹線たるロンドン—シンガポール間を毎週一回連絡してゐたが、一九三七年泰國との航空協定に依り其支線として、彼南(Penang)からバンコック—河内—香港の航路を定め、別にシンガポールよりバタビアを經て濠洲に結ぶ路線を幹線とするに至つた。

バンコック—香港線

總飛行距離　一、八九六粁
就航機　デハビラント、八六B型
運航回數　毎週二回
コース　バンコック—ウドルン—河内—フォールバイヤール—香港

本會社は歐洲戰亂の結果名を British Oversea Co-operation と改め就航路を變更したが香港から佛印泰國を經て新嘉坡に至る線は從前通とし一週一回就航して居る。

（ホ）蘭印航空會社線 (Kon. Nederl. Indische Luchtvaart Mij)

オランダ航空會社(K. L. M.)の子會社たる蘭印航空會社 (K. N. I. L. M.) はバタビア—西貢線を毎週一回定期航空を行つてゐる。

バタビア—西貢線

就航機　ダグラス DC2
運航回數　毎週二回
コース　バタビア—パレンバン—シンガポール—西貢

（ヘ）歐亞航空公司 (Eurasia aviation Corporation)

當社一九三〇年獨支合辦に依つて設立され支那内の航空運輸のみを行つてゐたが一九三七年日支事變勃發と共に路線を變更し、昆明—河内線を實現した。

昆明—河内

總飛行距離　五六〇粁
就航機　ユンカース、ユ五二/三M型
運航回數　週二往復

（ト）中國航空公司 (C. N. A. C.)

當會社は一九三〇年米支合辦を以て設立されたが、支那事變勃發後は在來の航空路を變更し一九三九年五月から重慶、河内間の試驗飛行を行ひ、次いで一般業務を開始した。

重慶—昆明—河内線

總飛行距離　一、一八〇粁
就航機　ダグラス DC2

五　通　信

（一）概　說

印度支那の通信事業は佛蘭西の植民地である交趾支那では早くから開けて居たが、印度支那全體としては一九〇一年に郵便電信事務局が設置せられたのが始りである。

その進歩の程度は未だ充分とは云ひ得ないが、最近道路の普及、鐵道建設の進捗、航空路の開設、無線通信施設の擴

第248表　遞信業務累年統計

	郵便局數	切手賣上高（千ピアストル）	國內小包郵便取扱數（千箇）	國內郵便爲替並電信爲替發行高 件數（千）	國內郵便爲替並電信爲替發行高 金額（百萬ピアストル）	電信 電線延長（千キロメートル）	電信 取扱國內電報（千）
1928年	400	964	248	553	39	17.8	1,154
1929年	414	1,033	255	587	41	17.8	1,155
1930年	419	1,062	257	614	42	18.4	1,168
1931年	422	1,178	225	603	36.0	19.0	1,109
1932年	354	1,215	208	600	29.8	19.1	788
1933年	354	1,183	176	569	24.0	19.6	683
1934年	354	1,196	176	581	22.5	20.5	577
1935年	344	1,210	179	615	23.6	19.4	611
1936年	338	1,279	175	662	25.5	20.3	555

充に伴ひ、情勢は著しく變り稍經濟の進歩せる社會にふさはしい狀態を備へるに至つた。

郵便、電信、電話等の遞信事業は、官營とせられ、その收支豫算は一般豫算に繰りいれられてゐる。營業收支勘定は赤字を示すのを常とするが、その理由としてアガル氏は次の如き事情を擧げてゐる。(Agard, L'Union de l'Indochine francaise)

(一)土人の居住地區に設けられた局は、收入が極めて尠いのであるが、かゝる局が非常に增加してゐる。(二)ある種の郵便物輸送は自動車によるがこれは費用が非常に嵩む。(三)電話線が長く、その保持に多額の費用を要する。

以上の外に、佛印の未發達な經濟情勢が働いてゐると見る可きであらう。

一般的に遞信事務員を募集するのに多くの困難がある。文書を作成するもの、監察に携はるもの、教習所の教師等々の如き高級從事員を試驗により現地で採用せんとする試みは失敗に終り、本國の官吏の中からこれ等は補充しなければならなかつた。

普通の現業員に就てはかゝる問題はなく現地に於て試驗により採用することができた。交換手（全部婦人）などは非常に能率が高いと云はれる。

(二)　通信行政の組織

郵便、電信、電話等を取扱ふ中央官廳はハノイに在つてその組織及び各係の事務は次の如くである。

郵便、電信、電話、事務局

祕書
郵便物の閲覽及び登記。
事務を該當の係に割當ること。
圖書。
一般文書の作成。
他係に屬せざる事項。
捺印（署名）

第一課
（人事）
採用、配屬、移動、昇進、賞罰、養成、休暇、休職、退職、恩給、手當、試驗及び競技、表彰、人事豫算及び人事關係布告の提示。

第二課
（本局事務）
豫算。その作成及び實行。支出の清算。本局經理、一般會計の出納事務、慰勞金事務、俸給。

第三課
（郵便事務、郵便小荷物、その他）
郵便事務の一般組織、無稅及び違反に關する事項、料金、郵便局の設立及びその資格變更、補助金の下附を受くる特種

第四課　なる運送事務の執行、郵便小荷物の運賃、小荷物に關する引取、小荷物の出納規則、航空郵便輸送、運賃、出納。

（電氣關係）
電信、電話事務の一般組織及び統制。無税及び違犯。統計。電信電話及び無電料金。國際支拂清算規定。外國事務所との關係。

第五課　（一般出納、現金關係）
一般出納、現金取扱事務の統制
爲替、轉送、貯金、切手

第六課　（技術部）
電信線電話線の架設、修繕、保全。（地上、地中、河中線）線に關する豫算の作成及び電信・電話局の建設、郵便、電信、電話・事業に必要とさるる用具の入札買入。

地方組織は、北部局と南部局とに二分されてゐ、前者はハノイに在り後者はサイゴンにある。この局は、行政・人事・郵便事務・電氣・出納及現金・庶務・技術及建設等の係より成り、この局の下部組織として、地方遞信營業所、即ち郵便局がある。郵便局數は一九三六年現在で三百三十六ある。

（三）郵　便

郵便物は印度支那の內部の通信の場合に於ては、四種の方法によつて遞送されてゐる。即ち、

1) 鐵　道
2) 河　川
3) 自動車
4) 飛　脚（徒步、駄馬）

右の各項につき說明するに次の如くである。猶航空郵便の制度も相當の發達を見せてゐる。（六九六頁參照）

1) 郵便を輸送する鐵道區間は二五一七粁あつて鐵道の郵便輸送が徹底的に改善されたのは一九二八—二九年のことであつた。即ち、この年にヴィン—ツーラン間が開通し、ツルーシャム—ダラト線がアルブル—ブロイェまで延長されたからである。又ツーラン—ナトラシング間の自動車便の開通は、縱貫鐵道の二つの斷片を聯絡しサィゴン—ハノイ間を二日半の行程に短縮した。

斯くて、トンキン地方、アンナン地方、南方等の地方相互間の通信には多くの時間を要しなくなつた。ダラト—サイゴン間は郵便物は僅かに一日で配達される。即ち、サイゴンから金曜の夜、發送される郵便物は土曜の朝にはダラトに配達される。

2) 河川による郵便物輸送が特に重要な意義をもつのは、交趾支那、カムボヂヤ、ラオス等の地方であつて、郵便物輸送に利用される河川區間の總延長は九三〇〇粁である。ヴィンーロン（Vinh long）—カントウ（Can-To）間の自動車便の開通の結果五つの河川郵便輸送路が停止されることとなつた。

交趾支那及びカムボヂヤに於ては郵便船が屢ゝ遲延する事はあるが、一般的に見て相當な成績を擧げてゐる。ラオス地方の河川による郵便輸送は船舶が不足のために不良な狀態にある。

3) 自動車による郵便物の輸送は、印度支那に於ては（特に交趾支那）急速度に發展した。その輸送路は九二五〇粁

に達し、交趾支那には十五の徑路があり、そのため、サイゴンからの同地方の總ての主要地點へ一日以内に郵便物は到達する。

4) 飛脚のみによる郵便物の輸送はその道程九〇〇〇粁に達し、徒歩の場合、カヌーを利用する場合、駄馬を用ふる場合等がある。この方法はラオス地方、上部トンキン地方等に採用され、相當の成績を擧げてゐる。

田舍に於ける郵便輸送も可成りの發達を示してゐるのではあるが、田舍では從事員の募集が困難である。給與があまりに低いからである。かゝる事情も漸次改善されてゐる。

郵便物の各戸への配達は大都會とか地方の中心地とかに於てのみ行はれるだけである。配達夫の定員の増加による配達區域の擴大は絶えず考慮されてゐる。小包郵便は最大重量十瓩である。その取扱數は統計に示したやうに一九三〇年頃から漸次減じてゐるのであるが、これは自動車との競爭のためと云はれる。

次に通信料金に就いて述べることとする。

佛印の通信料金は一九三九年の三月十九日總督令を以て制定された。即ち左の如くである。

(4) 外國郵便の通信料金

1) 書狀の料金は次の如し。

二〇グラムまで……〇・二三ピヤストル

二〇グラム以上は二十グラム及びその端數ごとに……〇・一三ピヤストル

2) 郵便葉書の料金は次の如し。

通常……〇・一三ピヤストル

往復葉書……〇・二六ピヤストル

3) 郵便綿葉書の料金は次の如し。

a) 無封のもの、開封或は帶封のものにして記事なきもの、或は最大限五字の、挨拶、祝賀、感謝、弔詞、その他の儀禮上の用語を用ひたるもの……印刷物の料金に同じ。

b) 五字以上の通信文を記載せるもの……通常郵便葉書の料金に同じ。

4) 業務用書類の料金は五〇グラム乃至その端數ごとに〇・〇五ピヤストルにして最低料金は〇・二三ピヤストル。

5) 定期乃至不定期印刷物の料金は五〇グラム乃至その端數ごとに〇・〇五ピヤストル。

6) 商品見本の料金は五〇グラム乃至その端數ごとに〇・〇五ピヤストル。

7) 小型包裝物の料金は五〇グラム乃至その端數ごとに〇・〇九ピヤストルとしその最低料金は〇・一〇ピヤストルとす。

8) 郵便物の書留料は、價格表記郵便物をも含めて〇・二五ピヤストルとしその最低料金は〇・四五ピヤストルとす。

9) 價格表記箱物の料金は五〇グラム乃至その端數につき〇・二〇ピヤストルとしその最低料金は一ピヤストルとす。

10) 書狀及び價格表記箱物の保險料金は二〇〇ピヤストル及びその端數につき〇・二〇ピヤストルとす。

11) 價格表記物及び總ての種類の郵便を含む郵便物の配達證明料は〇・二〇ピヤストル乃至〇・四〇ピヤストルとす。前記の料金は配達證明料の要求が依頼の時に際してなされたる場合の料金にして、後記の料金は依頼後に要求ありたる場合の料金とす。

12) 〇・四〇ピヤストルの料金は郵便物に關する照會及び取調べ要求の場合にも同じく適用さる。

外國向け郵便物に對する別配達料は〇・四五ピヤストルとす。

13) 印度支那に於て別配達に據り配達さるる郵便物の受取人に對して課せらるる料金額は佛印内部に於ける同種の郵便物の別配達料より〇・四五ピヤストルを控除せる金額とす。

14) 郵便物（價格表記物をも含む）の稅關檢査料は票符なき場合〇・三〇ピヤストルにしてその他の場合は〇・一五ピヤストルとす。

15) 返信切手券の賣價は〇・四〇ピヤストルとす。

16) 本人寡料金は一ピヤストルとす。

郵便小包の稅關檢査料は〇・一五ピヤストルとす。

17) 廣州灣領土內の郵便局に依賴されたる支那向郵便物は左記料金を課せられ又左の條件に從ふ可きものとす。

イ) 書狀、普通郵便葉書、往復葉書、繪葉書、業務用書類、名刺、盲人用點字印刷物、商品見本……佛印內に於ける同種郵便物と同じ。

ロ) 定期乃至不定期印刷物の料金……佛印內に於ける不定期印刷物の料金。

ハ) 書留料金、保險金、保證最大料金、書狀の價格表記及び價格表記箱物料金……國際郵便規約による書狀及び箱物最高限度の料金。

ニ) 書留料金、配達證明料、郵便物に關する照會及び取調要求及び第一及び第二項に記載されたる郵便物の別配達による引渡料金……佛印內の同種郵便物料金に同じ。

ホ) 以上に定めなき料金及び條件……國際郵便規約の同種郵便物の料金及び條件による。

18) 一九三四年三月廿日の國際協定に加入せる外國宛の爲替に對する料金は次の如し。

一、規定料金　二フラン二十五

二、五十フラン乃至その端數につき二五サンチームの割の爲替額に對する割合額

19) 印度支那內に於て發行され伊太利、白耳義、瑞西、西班牙、獨逸、ダンチッヒ自由市、和蘭、泰國、日本、蘭領印度を宛先とする爲替の手數料金は次の如し。

一、規定料金　〇・二二五ピヤストル

二、爲替額の二分の一パーセントの割合の料金

20) 爲替の支拂通知證明料金は、此通知に對する要求が當該爲替の發行依頼に際してなされたる場合には〇・二〇ピヤストル、依頼後になされたる場合には〇・四〇ピヤストルとす。

21) 支拂要求の通知を依頼の際になさざる爲替の行先に關する總ての照會及び取調要求は〇・四〇ピヤストルの料金を課せらるるものとす。但、照會の結果、當局の過誤のため當該爲替がその目的を達せざりし場合にはこの料金は拂戻さるるものとす。

他の郵便官署の發行にかゝる爲替に關する取調要求は〇・四〇ピヤストルの料金を收受す。

ロ) 國內郵便の通信料金

1) 書狀及び包裝小包の料金は次の如し。

一〇グラムまで	〇・〇六ピヤストル
一〇グラムより二〇グラムまで	〇・〇九ピヤストル
二〇グラムより五〇グラムまで	〇・一二ピヤストル
五〇グラムより一〇〇グラムまで	〇・一六ピヤストル
一〇〇グラムより二〇〇グラムまで	〇・二二ピヤストル
二〇〇グラムより三〇〇グラムまで	〇・二七ピヤストル
三〇〇グラムより四〇〇グラムまで	〇・三二ピヤストル
四〇〇グラムより五〇〇グラムまで	〇・三七ピヤストル
五〇〇グラムより一〇〇〇グラムまで	〇・五〇ピヤストル
一〇〇〇グラムより一五〇〇グラムまで	〇・七〇ピヤストル
一五〇〇グラムより二〇〇〇グラムまで	〇・八八ピヤストル
二〇〇〇グラムより二五〇〇グラムまで	一・〇五ピヤストル
二五〇〇グラムより三〇〇〇グラムまで	一・一五ピヤストル

2) 送狀、計算書、送狀一覽表乃至發送狀にして一九二八年三月の布告第三條の條件に該當するものは二〇グラム以下は〇・〇六ピヤストルの料金を收受す。

3) 普通郵便葉書の料金は次の如し。

普通葉書……〇・〇六ピヤストル

往復葉書……〇・一二ピヤストル

4) 繪葉書の料金は次の如し。

a) 一般料金……普通葉書に同じ。

b) 事面が一面に繪又は版畫により占められ、手筆の附註をふくまず、表面に五字を超えざる通信文、發信人の住所、署名、日付のみを記載せるもの……〇・〇四ピヤストル

5) 名刺の料金は次の如し。

a) 印刷文字及許可を與へられたる程度の手筆文字のみを記載せる場合……普通印刷物に同じ。

b) 最大五字までの文字乃至普通行はるゝ頭文字による略語を記し、感謝、挨拶、弔詞等の意味を表はしたるもの……〇・〇四ピヤストル

c) a)及びb)項に規定されたる以外の記事を有するもの……書狀料金に同じ。

6) 定期刊行物にあらざる印刷物の料金は次の如し。

二〇グラムまで……〇・〇三ピヤストル

二〇グラム以上五〇グラムまで……〇・〇四ピヤストル

五〇グラム以上一〇〇グラムまで……〇・〇六ピヤストル

一〇〇グラムより二〇〇グラムまで……〇・一〇ピヤストル

二〇〇グラムより三〇〇グラムまで……〇・一四ピヤストル

三〇〇グラムより四〇〇グラムまで……〇・一八ピヤストル

四〇〇グラムより五〇〇グラムまで……〇・二二ピヤストル

五〇〇グラムより一〇〇〇グラムまで……〇・三五ピヤストル

一〇〇〇グラムより一五〇〇グラムまで……〇・五五ピヤストル

一五〇〇グラムより二〇〇〇グラムまで……〇・七三ピヤストル

二〇〇〇グラムより二五〇〇グラムまで……〇・九〇ピヤストル

二五〇〇グラムより三〇〇〇グラムまで……一・〇〇ピヤストル

左記に對しては本項を適用せず。

a) 二〇〇グラムを超過せざる印刷物にして少くも千枚一纏めにして依頼されたるもの。

b) 選擧用印刷物。

c) カードの上に記されたる印刷物。

7) 定期印刷物にあらずして少くも千枚以上、一纏めにして當該郵便局の配達の局に依頼されたるものは二〇グラムまでは〇・〇二ピヤストルとす。

8) 納稅通知及び布告にして納稅者宛稅務局の發送するものは五〇グラムまで〇・〇三ピヤストルとす。

9) 印刷されたるカードにして商業上の性質を全くもたず、その大きさが葉書より少なるものの料金は名刺と同じとす。

10) 商品見本、包裝されざる小包の料金は次の如し。

二〇グラムまで……〇・〇三ピヤストル

二〇グラムより五〇グラムまで……〇・〇四ピヤストル
五〇グラムより一〇〇グラムまで……〇・〇六ピヤストル
一〇〇グラムより二〇〇グラムまで……〇・一〇ピヤストル
二〇〇グラムより三〇〇グラムまで……〇・一四ピヤストル
三〇〇グラムより四〇〇グラムまで……〇・一八ピヤストル
四〇〇グラムより五〇〇グラムまで……〇・二二ピヤストル
五〇〇グラムより一〇〇〇グラムまで……〇・三五ピヤストル
一〇〇〇グラムより一五〇〇グラムまで……〇・五五ピヤストル
一五〇〇グラムより二〇〇〇グラムまで……〇・七三ピヤストル
二〇〇〇グラムより二五〇〇グラムまで……〇・九〇ピヤストル
二五〇〇グラムより三〇〇〇グラムまで……一・〇〇ピヤストル

11) 書留或は價格表記郵便物に對する書留料金は次の如し。

a) 稅務署を發送人とし納稅者を宛名とする告知及び通知狀にして五〇グラムを超えざるもの（受領通知をも含む）……〇・〇九ピヤストル

b) 書狀その他何種のもの……〇・一六ピヤストル

c) その他のもの……〇・一〇ピヤストル

12) 書狀、箱物、價格表記せる包裝小包の保險料は次の如し。

一〇〇ピヤストルまで……〇・〇八ピヤストル
一〇〇ピヤストルより一〇〇ピヤストル乃至その端數を增すごとに……〇・〇三ピヤストル

13) 郵便物受取證、（價格表記郵便物及同種の郵便小包を含む）料金は同證に對する申込みが、郵便物の依頼に際して行はれたる際には〇・一〇ピヤストル、依頼後の申込の場合には〇・二〇ピヤストルとす。

14) 〇・二〇ピヤストルの料金は照會乃至取調要求に對する要求の場合にも賦課せらる。

代金引換郵便物の引渡しに際しては當該代金の左記割合の料金を收受するものとす。

二〇フラン乃至その端數より一〇〇ピヤストルまで……〇・一五ピヤストル
一〇〇ピヤストル以上……一・〇〇ピヤストル

15) 印度支那に於ける爲替料金（郵便爲替、電信爲替）は次の如し。

二〇〇ピヤストルまでは一パーセント。
二〇〇ピヤストル以上五〇〇ピヤストル迄はその二分の一パーセント。
五〇〇ピヤストルを超えるものはその十分の一パーセント。

16) 尙、電信爲替は別に電信料金を收受す。

郵便爲替の支拂通知料金は依頼のとき當該通知の要求をなしたる場合には〇・一〇ピヤストル、依頼後要求ありたる場合には〇・二〇ピヤストルとす。

17) 爲替、取立つ可き金額、代金引換の郵便物に關する取調要求に對しては〇・二〇ピヤストルの料金を收受す。但し過誤が取扱當局にありたる場合には右徵收金額は返却するものとす。

ヘ）フランス—植民地間及び植民地相互間

フランス植民地間及植民地相互間の郵便物料金は次の各項を除く他佛印内の料金に同じ。

一) 二〇グラムまでの書狀〇・〇九ピヤストル

二) 送狀、計算書、送狀一覽表乃至發送狀にして一九二八年三月の布告第三條の條件に該當するものは二〇グラムまで〇・〇七ピヤストルの料金を收受す。

三) 普通郵便葉書の料金は次の如し。

葉書……〇・〇七ピヤストル

往復葉書……〇・一四ピヤストル

四) 書狀、箱物、或は價格表記の小包の保險割增料は次の如し。

一〇・〇〇フランまで……〇・〇八ピヤストル

一〇〇〇フランを超えること一〇〇〇フラン……〇・〇三ピヤストル

乃至その端數毎に

五) 返信券料金は　〇・一〇ピヤストル

18) 郵便爲替の手數料は次の如し。

二〇フランまで……〇・七五フラン

二〇フランより五〇フランまで……一・〇〇フラン

五〇フランより一〇〇フランまで……一・五〇フラン

一〇〇フランより一五〇フランまで……二・〇〇フラン

一五〇フランより二〇〇フランまで……二・五〇フラン

二〇〇フランより三〇〇フランまで……三・〇〇フラン

三〇〇フランより四〇〇フランまで……四・〇〇フラン

四〇〇フランより五〇〇フランまで……五・〇〇フラン

五〇〇フランより一〇〇〇フランまで……六・〇〇フラン

一〇〇〇フランより一五〇〇フラソまで……七・〇〇フラン

一五〇〇フランより二〇〇〇フランまで……八・〇〇フラン

二〇〇〇フランより三五〇〇フランまで……一〇・〇〇フラン

三五〇〇フランより五〇〇〇フランまで……一二・〇〇フラン

五〇〇〇フランより七五〇〇〇フランまで……一六・〇〇フラン

七五〇〇フランより一〇〇〇〇〇フランまで……二〇・〇〇フラン

新聞雜誌購入の爲替に對しては料金の他に左記附加料金を課するものとす……〇・五〇フラン

（四）電話及電信

通信業務の施行のためには電話・電信線の保持、擴張及び局の新設等が必要とされるが、この事は佛印の如き、その大部分が山嶽地であり樹木が繁茂し、住民が常に自然と闘つていかねばならず、又一方、職工・勞働者が得がたい所で

第249表　電話設備狀況

	電話線延長			加入者數	通話數	電話收入
	空中線	地中線	總延長			
	粁	粁			千通話	千ピアストル
1933年	6,537	934	44,935	6,670	9,398	617
1934年	7,125	1,017	49,154	6,665	9,092	542
1935年	7,740	1,022	50,499	6,772	8,013	616
1936年	8,583	1,855	59,338	7,293	10,297	634

は、毎年非常な困難な問題となつてゐる。

都會地では、從來の設備では不足を告げ局が新設されねばならず、從來、通信網の圏外にあつた田舍にも、又、ラオスの如き僻遠の地にも、新しい局が立てられるのであるが、此等の費用は植民地公債で賄はれる。例へば、一九二九年には、電話線及び局の設立のため九〇〇萬ピヤストルの經費が支出され、そのうち二〇〇萬ピヤストルは電話線の新設にあてられた。

○萬ピヤストルは西貢及河内に於ける局の設立に振りあてられ、殘餘の七〇〇萬ピアストルは電話線の新設にあてられた。

電話線の長さは統計に示してあるやうに毎年增大してゐる。市内の電話線に就ても都市間の電話線に就ても同じ傾向が看取される。即ち一九二八年に就て見るに市内の電話線の延長は二〇四九粁、總延長二一三〇九粁、で前年度に比較し一四八粁の增加である。都市相互間の電話線の長さは二七五九粁でその總延長は九〇八六粁あり前年度に比較し一三七粁の增加を示してゐる。單線の電信線を電話線に利用すること、地方の主都と關係諸地方との聯絡のために電話網を擴大すること、及び大都市に於ける自動交換式電話のシステムの實現等が考慮されてゐる。

國際電話は比較的發達してゐる。先づ一九三〇年四月、西貢—佛蘭西間の無線電話が開通されたを皮切りに、現在では全歐洲のみならず、パリ中繼により佛領北アフリカ、合衆國の主なる州とも保たれてゐる。更に一九三六年には、日本、タイ、ジャヴァ等との聯絡も開始された。一九三七年には、マレイとの聯絡が開始され、一九三八年にはフィリツピン島との聯絡も始まつた。

次に印度支那の無線事業は、一九二一年西貢無電局が創立されたるを以て嚆矢とする。當初は巴里發、西貢宛のもののみが取扱はれてゐたが、一九二四年以降は兩地が相互に通信し得るやうになつた。更に一九二七年の十一月以降は河内—巴里間が連絡された。西貢無電局は一九二七年十二月より長波用設備と短波用臨時設備を併用し、更に一九三〇年の始めより、特殊の新設備を用ひて短波のみを採用する事とした。この短波採用の結果として、佛蘭西本國との通信は、規則正しく又、能率が高くなり、更に多くの新通信路の設定を可能とした。現在、印度支那は、サイゴン又はハノイを通じて、次の各地と無電聯絡を行つてゐる。

パリ、ベイルート、ヂブチ、マダガスカル、レ・ユニオン、ニユ・カレドニヤ、タヒチ。

タイ。支那。香港。日本。蘭領印度。フィリッピン島。桑港。

一九二一年まで印度支那の對外通信は外國の海底電線のみを用ひて行はれたのであつたが現在ではこの聯絡の九〇%はフランスのT・S・F線を用ひて行はれ、特に、フランス及び歐洲との聯絡に於て、この線が利用されその割合九九%に達する。

一方短波の使用の結果として印度支那國内の通信は非常な發達を示した。設備費が僅少になつたためである。斯くて小規模の電信所が多數設立された。此は主としてある種の島とか新開地に新に通信施設を爲すためか、又は上部ラオス

に於けるが如く、通信線の保持が特に困難なる地方に於て、T・S・Fを代位するために、設立されたのであつた。電信局の數は一九二〇年には十六であつたが現在では三十九である。

現在無電事業は河内の印度支那無電局の監督下にある。その機構は左の如くである。

印度支那無電局 (Service Radioélectrique De L'Indochine) 組織

A. 技術部（バク・マイ Bach-Mai）
　㋑ 技術事務所
　㋺ 調査・研究事務所
　㋩ 倉庫
　㋥ 工場
　㋭ バクマイT・S・F事務所（送信）

B. 北部網（ハノイ）
　㋑ 北部網事務所
　㋺ T・S・Fのスティション
　(1) ハノイ　(2) ヴィエンチアン (Vientiane)　(3) ルアンプラバン (Luang-Probang)
　(4) サムネワ (Samneua)　(5) 雲南府 (Yunnanfou)　(6) ヴィン (Vinh)
　(7) キエンーアン (Kien-an)　(8) ラカク・バ (La Cac-la)　(9) モンカイ (Mon-Cay)
　(10) ホール・バイヤール (Port-Buyard)　(11) ツーラン (Tourane)　(12) ライ・チャウ (Lai-chau)
　(13) ヴァン・エン (Van-Yên)　(14) ゴウ・トウ (Gow-tow)　(15) ソン・ラ (Son-la)
　(16) デエン・ビエン・フ (Dien-lien-phu)

C. 南部網（サイゴン）
　㋑ 南部網事務所（倉庫）（サイゴン）
　㋺ T・S・Fのスティション
　(1) サイゴン　(2) ミト (Mytho)　(3) パダラン (Padarang)
　(4) バッタムバン (Battambang)　(5) ヌイ・バラ (Nui-Bara)　(6) ブナード (Bunard)
　(7) プーロ・コンドル (Poulo-Condore)　(8) フュークオク (Phu-quoc)　(9) プノム・ペン (Phnom-Penh)
　(10) イロ・コン (Ilot-Cône)　(11) モク・ホア (Moc-hoa)　(12) ブーラト (Boulat)
　(13) ブプラン (Buprang)

電報の取扱數は一九三三年以後その數は次第に減少してゐる。その先行の年度についても減を示してゐる場合が多く、増加の場合でもその割合は極めて尠い。かゝる電信の不振の理由は次の如き事情によつて説明されてゐる。

1) 公用電報も有料にしたこと。
2) 私用電報料の値上げ。
3) 都市間の電話の發達したため、從來は電信で行つた通信が電話に變つたこと、等である。

最後に無線電信、電話の現況及電信料金を示せば、左の如くである。

電信料金

内國電信料金　左の三種に別つ

普通電信料	一語（一五字）	○・四仙（最低料金二〇仙）
信號電信料	一語	○・四仙（最低料金二〇仙）
新聞電信料	一語	○・一仙（最低料金二〇仙）

第250表 無線電信設備狀況

	電信局數	送信所數			受信所數
		長波	短波	計	
1933年	29	13	40	53	2
1934年	35	15	52	67	2
1935年	39	16	56	72	2
1936年	42	15	66	81	2

第251表 無線電話發達狀況

	通話回數	通話時間	收入料金
1930年（9ケ月）	136	530分	4,505ピアストル
1931年	151	520	4,639
1932年	87	329	2,187
1933年	66	232	1,495
1934年	93	367	1,716
1935年	209	768	3,292
1936年	625	2,594	11,083

外國電信料　定率料金・陸上電信料（何れも有線電信）の二種がある。

定率料金

	佛國及同植民地	外國
普通電信料 一語	二四サンチーム（金法）	三四サンチーム（同上）
官報 後廻し 新聞電信料 一語	一二サンチーム（金法）	一七サンチーム（同上）

陸上電信料――左記の區分に依る。

a. 泰國境より聖ジャック岬に至る各局より英領印度及びムールメーン以北の諸國宛電信料　一語　五〇サンチーム

b. 同上より泰・馬來聯邦・同非聯邦宛料金　一語　三五サンチーム

c. 同上以外の諸外國宛陸上電送料　一語　五〇サンチーム

對主要各國向無線電信料金表

單位＝金貨法
出所＝印度支那郵稅表

國別	料金	國別	料金
佛蘭西	三、一〇	桑港	三、九五
白耳義	三、二三	英國	三、三五五
廣東	二、二〇	香港	一、三〇
北京	二、二〇	蘭領印度	一、七〇
上海	一、七〇	伊太利	三、三三
廣州灣及廣西	二、二〇	日本	二、六〇
雲南府	一、一五	比律賓マニラ	一、五五
海南島	一、六〇	ホノルル及オアフ（サンドウヰチ島）	二、六五
紐育	四、七〇		

第十二　民族問題

佛領印度支那が構成種族の多種多樣性に災ひされて團結的行動を取り得ず、佛蘭西の征略を誘引且つ成功せしめたことは、既に「民族史略」の項で述べた。現在、彼等は全て佛蘭西の支配の下に、被征服者たるの共通の運命にあるとは云へ、未だに過去の殘滓を拭ひ去ることが出來ず、一致團結して征服者に向ふことは極めて困難な狀態にある。

從つて嚴密の意味から云へば、全印度支那民族の獨立運動は起り得ないとも云ひ得る。然し强力なる一種族が蹶起し他種族をリードするといふことは、假令それが困難であつたとしても實現の可能性は多分にある。而して印度支那においてその役割を果す種族を求めるならば、安南人である。歷史的事實を見ても、且つ又現在總人口の七十二パーセントを占める數的勢力を以てしても、安南人こそはこの榮えある役を務むべき種族と云はねばならない。事實征略されてより現在に至るまで、凡ゆる機會に於いて安南人は支配者に抗してきた。以下安南人に依り各地に繰り展げられた獨立運動の跡を一瞥しよう。

さて先に述べた印度支那の本質的弱體性を利用して一八九九年に佛領印度支那聯邦を形成した佛蘭西は、その三色旗の標榜する如く、自由、平等、博愛といふ寛大なる政策を以て被支配者に臨んだであらうか？　勿論佛蘭西の遺した功績を無視することは出來ないが、その政策は一言にして云へば徹底的壓迫、搾取政策と云つても敢て過言ではない。

例へば東京に於いて十八歲以上の土民は、苦力たると大資本家たるとを問はず、年に二ピアストル五十セントの人頭稅を課せられてゐるが、この納稅が土民にとり如何に重稅であるかは、一日十時間の勞働を以てしても、僅か十セント內外の賃銀しか得られぬ事實と對照すれば、自ら明かであらう。

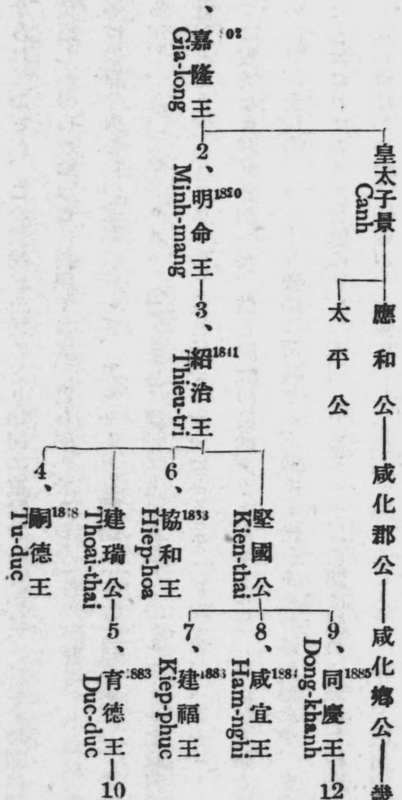
亦彼等は數百年來各自の家庭に於いて、アルコールを釀造して之を自家使用し、併せて釀造粕を豚の飼料としてゐたのであるが、一九〇二年ドゥメル (Doumer) 總督は之に着眼してアルコールを政府の專賣とし、且つ東京に印度支那釀造會社(La Société Française des Distilleries de l'Indochine) を設立して、アルコールの釀造及販賣を獨占し、密造者に對しては假借なき嚴罰を加へた。然し同社の製造するアルコールは、品質が劣惡で且つ土民の嗜好に適せず、然も價格も高いので、土民のアルコール密造は苛酷なる刑罰にも拘らずその跡を絕たず、東京の牢獄はために之等の違反者で充滿したと云はれてゐる。言論に對しても同一である。土民新聞は極めて嚴密な檢閲が行はれ、土民の言論機關としての役割を果し得なかつた。佛蘭西の政策に對して批判を加へることは、殆んど絕對的に禁止されてゐたからである。更に安南人が到底彼等と相容れなかつたのは、異文明の强制である。支那文化に育まれた安南人は、その社會制度、家族制度に多分に全體主義的傾向を蒙つてゐる。然るに佛蘭西に强要された文明は、個人主義的色彩を帶びるものであつた。

「印度支那に於ける佛蘭西の政策と發展」(French policy and developments in Indochina) の著者、トーマス、エニス氏の言を藉れば、「佛蘭西の同胞的個人主義的哲學」と「印度支那の家長的全點主義原理」との軋轢である。同氏は云ふ「同胞平等の觀念より發足せる佛蘭西の政治は共和制に依存する。然るに父權主義を基調とする安南の政治は本質的に貴族的である。政治的見地より見れば佛蘭西は世俗的であり、安南は宗教的である。安南人は神聖尊嚴たる皇帝(Hoang De)を唯に現世の治者としてのみではなく、天帝として仰ぐ。西洋人は洪水に依る凶作を自然の暴力に基因せしめる。

然し安南人は之を天命に從ふべき皇帝及朝臣の不德のためと考へる。」

即ち西歐人と東洋人との觀念の相異による根本的、宿命的の對立、之に加ふるに佛蘭西の暴政はやがて安南人を蹶起せしめるに至つたのである。

斯くて安南の獨立運動史は、一九〇三年（明治三十六年）潘是漢が南方の志士阮誠等と相謀り、安南王族の畿外侯彊（コン）柢を奉じて、國民黨を結成したことにより幕が開かれたのである。時に彊柢は僅か十九歲の少年であつた。



右圖は現安南王朝の歷代世系であるが、一八八三年育德王の世に佛、安南保護條約が締結されてより、十世成泰王の世に至る間に、佛蘭西は五世を廢位せしめ、六世協和王を廢位の後に毒殺し、七世建福王も同じく毒殺するの暴狀を敢てし、九世同慶王及十世成泰王は佛蘭西の勢力の下に、唯虛位を擁するに過ぎなかつた。

王を單なる主權者とは見ず、之を神人化する安南人が、右の如き王朝の衰微を憤り、大安南王國の再現を計つたのも亦無理からぬことであらう。斯くて前述せる如く、安南王朝再興の目的の下に祕密結社が組成されたのであるが、その指導者たる潘世漢に就いて少しく述べてみよう。

潘世漢は號を巢南と稱し、安南の義安（ングヒ・アン）（Nghê an）に生まれ、幼少より文學に志し、夙にその文名は國都順化（ユエ）を風靡したと云ふ。非常な熱血の志士で、國土が佛蘭西に蹂躙されるを遺憾とし、專ら國權の恢復及同胞の救援を叫んで起つたのである。

然し一九〇五年、事成らざる中に大事は露見し、潘世漢を始め同志は身を以て國外に亡命するを餘儀なくされ、安南獨立運動の第一幕は悲劇の裡に幕を閉ぢた。

潘世漢の王朝復興運動の失敗は、彼等に自ら起ち佛蘭西に叛することが不可能であることを認識させた。そして彼等に獨立の希望を實現するには、如何にしても强力なる他國の援助を乞はねばならぬと考へさせるに至つた。恰も阮福映が國內統一のため、佛蘭西の援助を求めたが如く。彼等が援助を求めんとした强國とは、日露戰爭に赫々たる國名を輝した我國である。彼等は同色人種であり、同じく支那文化に育まれた我國が如何にして白人に捷ち得たかを知ることこそ佛蘭西を驅逐する最善の途であると考へた。斯くて多數の安南人は密に我國に來り、我國が何故勝利を得たかと云ふ問題に

就いて研究を續ける一方、本國の同志と巧みに連絡を行ひ、安南獨立のために涙ぐましい程の努力を續けた。

日本を盟主とし、その支援によつて佛蘭西の支配から離脱しようとする彼等の希望は、我國に亡命した一安南人學生が、一九〇五年九月、母國に送つたパンフレット中の一節に如實に現はれてゐる。

『一切の權力、一切の利益は、碧眼紅毛の野蠻人の手中に掌握されてゐる。我等黃色人種は、權力に依り墮落と頽退の途を歩まされつゝある。友邦を求めるには、我々は黃色人種の代表者に依賴することが必要である。予は日本の歷史を學ぶに及び如何にして彼等が無能の歐洲人を征服し得たかを知ることが出來た。……予等は若き安南人の中より、最も精力的且つ勇氣に富む者を選んで、日本に送りつゝある。……數年間予等は佛蘭西にこの運動を氣付かれることなく繼續した。之が予等の勢力を增大し得た所以である。現在日本には約六百の學生が學んでゐる。我々の唯一の目的は、將來のための人物を用意することである』(Thomas Ennis, French policy and developments in Indochina)。

一方國內に於いては、獨立を目指して秘密結社が組織された。卽ち一九〇六年に於ける「安南革命黨」、「越南國民黨」、更に「越南青年革命同志會」が是である。

一九〇八年から一九一〇年にかけて、反佛運動は盛んであつた、日本から歸つた學生は、街頭に立つて「佛蘭西を驅逐せよ」と叫び、廣南(Quang-nam)、廣義(Quang-ngai)、平定(Binh-dinh)の各地には暴動が起つた。更に東京に於いては、河內の兵營で、食事に毒を混入し、約二百名の兵士が中毒したと云ふ事件が勃發した。之に對し佛蘭西は斷乎抑壓する一方、一九〇七年に締結した日佛協約を楯に取り、我國に對し安南志士の引渡しを要求した。志士は身邊に迫る危急を知り、日本を脫走するを餘儀なくされたのである。

斯くて印度支那は一時平穩に歸したのであるが、廣東を中心に支那革命の旗が飜るに及び、安南の志士は再び社稷建設の希望を抱くに至つた。彼等の叫ぶ壓制の顚覆と三民主義の確立は、民主主義と君主主義の差こそあれ、ゆき着く目的は同じである。安南人志士は支那人志士の援助によつて益ゝ勇氣を得、更に一九一二年中華民國が成立するに及び、彼等の希望、期待は愈ゝ大となつたが、又々佛蘭西の壓迫に靜止するを餘儀なくされた。

一九一四年、世界大戰の勃發に際し三度獨立を叫ぶの聲は燎原の火の如く擴がつた。印度支那守備隊の大半は續々歸還を命ぜられ、叛旗を飜へすには絕好の機會であつた。彼等は日本に期待するところが大であつたが、我國が聯合軍に加盟するに及び、この意圖は空しく水泡に歸した。然し彼等は之に屈することなく、國內に於いて諸所に暴動を起した。

一九一五年には東京の富壽(Phu-tho)に兵營の襲擊があり、一九一六年には三百名の暴徒が西貢で叛した。更に安南の順化では、維新王が本國に派遣される義勇兵と計つて事を起さうとしたが、兵が奮起しなかつたためにその意圖は挫折し、王は捕はれ聯合國に放逐されるの事件が勃發した。

以上三回に亙つた反佛運動も、前述の經過を以て終了したのであるが、我々は特に歐洲大戰に於ける運動に注意が引かれる。卽ち印度支那の國防が最も手薄であつた時期であり、之に加ふるに大衆が神聖視する王が自ら起ち上つたのである。斯くの如き有利な條件に於いて、而も何故失敗したのか？勿論我國が聯合軍側に就いたこともあらうが、これ等の運動が唯に知識階級に止まり、一般民衆と遊離してゐたと思はれる點もその重要な原因である。王の招きに對し、義勇兵が起ち上らなかつたのは、その一例であらう。換言すれば彼等の獨立運動は、全安南人の獨立運動とは云ひ得ぬ缺陷があつたのである。

然し一九二〇年頃より安南の獨立運動は、異れる一面を帶びてきた。一九一七年政權を獲得した露西亞共產黨はプロレタリヤ獨裁を確立することに成功したが、この露西亞革命の成功はやがて印度支那に民族運動と共產主義運動とを聯繫せしめるに至つた。卽ち露西亞革命の成功は、亞細亞に孫文とレーニンの樂觀的敎說を以て勇氣附けしめ、白人の支配から脫してそれ自身、運命の主人公たらんとするの希望を抱かしめたのである。然し露西亞革命の成果が印度支那に直接の影響を及ぼし出したのは、一九二〇年以後である。同年八月、テロリズム理論の影響を受けた敎師と學生が、東京の佛蘭西建築物を爆發するの計畫を樹てたを手始めに、一九二四年二月二十七日には、コミンテルン執行委員會の檄が安南の共產主義者に手交された。これは露西亞の赤化政策の最初の手であつた。

この印度支那に於ける共產主義運動が、佛蘭西の帝國主義の打倒を目標としたことは云ふまでもない。一九二九年には早くも印度支那共產黨が組織された。この樣に短期間の中に共產主義が進展した理由は種々あらうが、知識階級の失業問題及び東京デルタの人口過剩問題が大きな原因となつたことも見逃してはならない。

卽ち、印度支那で一定の敎育課程を完了した一部の學生に對し、佛蘭西は本國留學の機會を與へたのであるが、本國の意圖に反して、彼等は佛蘭西で共產主義のグループに參加し、革命運動の戰略、戰術を研究して歸國した。又共產主義思想に感染せざる者に於いても、西洋の諸事情を始めて見聞する機會を與へられた留學生達は、他の諸民族が自由を享受してゐるに反し、自己の所屬する種族が如何に自由を束縛され、文化に取り殘されてゐたかを痛感した。然も印度支那に於いては、官吏その他彼等に適當した就職口は、佛蘭西人に殆んど獨占されてゐるので、こゝに知識階級の失業問題が深刻化し、一方昇進を阻まれた下級官吏は現狀を不滿とし、共產主義の溫床たるの條件を備へてゐた。

第二の原因として、古代安南は土地を王の所有として私有制度を妨げてゐたが、佛蘭西領有以來、私有財產が法律的に擁護されるに及び、次第に大地主が勃興し、小作人と大地主との對立が生じた。これ等の內部的好條件に加へて、露西亞の煽動、斯くて共產主義は、確固たる大衆的基礎を築き上げるに至つたのである。

印度支那の共產主義運動を語るとき、逸すべからざるは阮愛國（Nguyên ai quoc）である。彼は十九歲の時水夫となつて合衆國、英吉利を航海してゐたが、一六一八年佛蘭西に滯在してマルクス主義を研究した。一九二〇年ツールで開かれた「佛蘭西共和黨國際會議」に出席してより漸く頭角を現はした彼は、一九二三年モスコーに赴き「世界農民會議」に印度支那代表として出席した。その後數年間同地に滯在して革命技術を修得し、續いてソヴエート領事館の新聞班員として廣東に赴き、同地に於いて「被壓迫民族聯盟」と「青年安南人革命同盟（ヤングアンナート）」を結成した。一九二七年、漢口のソヴエート組織が蔣介石によつて破壞されたとき、彼はボロヂン及びガラン將軍と共にソヴエートに赴き、印度支那に於ける共產黨組織の命を受けた。彼は各地を轉々とした後、機を覗つて印度支那に潛入し、主要都市勞働者の組織に着手した。時に一九二九年。これが印度支那共產黨の組織の端緖であるが、同黨は西貢に中央委員會を設け、上海及香港の第三インターと直接連絡をとり、組織的に「印度支那の赤化」を目指して、活躍を開始したのである。

さて印度支那共產黨は、前述せる如く現狀に不滿を抱く知識階級を確保するに及び、更に一步前進して農民階級に赤い手を擴げて行つた。彼等が先づ芽を植ゑつけるべく目を注いだのが、北部安南である。爾來同地方は政治陰謀が良く行はれた地で、殊に佛蘭西の支配後は重稅に苦しみ、土地問題は益〻深刻化しつゝあり、反佛的空氣は尖銳化してゐた。共產黨は農民層に侵入し、租稅の廢止、土地の沒收、農作物の公平なる分配、壓政の撲滅等の巧妙且つ過激のスローガ

ンを揭げて農民を煽動した。斯くの如き共産黨の活躍はやがて實を結び、一九三〇年五月に交趾支那の薩得(Sadec)、及安南の榮合(Vinh)に於いて大々的な示威運動が決行されたのを手始めに、義安(Nghê-an)、河定(Ha-tinh)に於いて擾亂は相次ぎ、之による死傷者は千二百人以上と云はれてゐる。

共産黨とは別に一九二七年阮大學が結成した國粹的革命黨「越南國民黨」は、共産黨が農民に働きかけるに對し、軍隊層を對象としてゐたが、一九三〇年二月東京の北西部の安沛(Yen-bay)の兵營に於いて、所謂安沛事件を勃發せしめた。この事件は叛徒が佛蘭西人將校、下士官數名を殺傷したのみで鎭壓されたが、一石の波紋は瞬く間に北寧(Bac-ninh)建安(Kiên-an)、海陽(Hai-duong)等の各地に擴大した。四月には河內、その他の地方に爆發し、一方南部では五月から六月にかけて、西貢で革命の陰謀が發覺した。

次いで翌一九三一年には、北部安南の義安を中心とし、河內、海防及西貢等の諸大都市に於いて勞働祭が行はれた。同事件に關し、同年八月七日付ソヴエート新聞ブラウダ紙は、「印度支那の革命運動は、個々の小さな革命的發火、地元政府の暴政、土地の投機、增加する租稅に對する不平の爆發から、明かに反帝國主義及反封建的性質を有する大衆的革命にまで進展した。ストライキや平和な示威運動から直接の武力叛亂に、部分的要求から經濟的要求と政治的要求との合作に移り、鬪爭の過程の間に將來のブルジ・ア・デモクラシック革命の基本問題即ち帝國主義的束縛の顚覆や土地革命が討議の日程に揭げられるやうになり、北部安南の數縣では大地主所有地の沒收とソヴエート建設の試みが行はれた」と述べた。

その後一九三五年には、所謂ダルタニヤン號事件が勃發した。乘組員がストライキを起し同號の出帆を遲延せしめた事件で、西貢在留の佛蘭西人共産黨員と連絡があつた點に、この事件の重大性が含まれてゐた。

以上の經過を以て勃興した共産主義運動は、國家主義運動と提携し、又モスコーに本部を有するコミンテルン及佛蘭西本國の共産黨の指導の下に印度支那各地に細胞を組織し、西はタイの共産黨、北は中國共産黨と連絡をとり、活潑に一般土民大衆に呼びかけたのである。

斯くの如き國家主義、共産主義運動に對し佛蘭西は徹底的な彈壓政策を以て之に當つた。例へば一九三〇年頃の叛亂に對し、佛蘭西は飛行機を以て爆擊し、安南人にして佛蘭西爆擊隊の犧牲に供せられた者は二千五、六百名、一說には死傷者數二萬に達したとも云はれてゐる。爾後少く共表面的には獨立運動は現はれてゐなかつたが、一九四〇年も漸く暮れんとする時、西貢地方を中心とし一大騷擾事件が勃發した。所謂「高臺敎徒の叛亂」が之である。高臺敎に就いては「宗敎の項」で述べたるを以て再錄を避けるが、この事件は十一月二十二日夜の佛印警備兵屯營の襲擊を手始めに、次第にその波紋を擴大して行つた。卽ち二十五日には堤岸市外の佛蘭西人農園經營者が襲擊され、二十九日から十二月三日にかけては彼等はゲリラ戰法を以て討伐隊を惱した。之に對し佛印總督は十一月二十四日及十二月十三日のコミュニケを以て、右の暴動は極左分子の煽動によるものと發表し、他方陸軍、空軍を出動せしめその鎭靜を計つた。斯くて六千名の土民が爆死し、數千名が逮捕、拘禁された。

この暴動の正體は未だ詳かでない。然し總督のコミュニケをその儘容認することは危險である。全てを共産分子の煽動とするは彼等の常套手段なるが故である。寧ろ宗敎運動に名を藉りた民族運動が本國敗戰に伴ふ壓力の弱化を利し爆發したものと見るべきであらう。

然りとせば、安南人の民族運動は亦新たなる段階に進んだと云ひ得る。之が實を結ぶか、過去の如く熟さざるに先立ち、果敢なく地に墜つか、今後の經過は注目すべきである。

以上が安南人、そして究極に於いては印度支那民族の獨立運動史である。貴族階級の部分的反佛運動から、共產主義運動の活潑化と共に大衆層の運動にまで進展せんとした點に、我々は多くの示唆を受ける。即ち獨立要望の聲は、唯に上流層、知識階級の叫びではなく、全安南人の叫びなるが故である。

既述した如く、彼等の反佛的感情は唯壓政に對する反感のみに生じたものではない。若し全てが反感から發したものとするならば、壓政が除かれた時、彼等は良き人民となる譯である。然し問題は斯くの如く簡單ではない。東洋的倫理主義に育まれた彼等が、機械主義的合理主義の基礎の上に立つ西歐人に支配されてゐること自體に矛盾があり、そこに安南人と佛蘭西人、更に廣く白人とその支配下にある東洋人との宿命的對立の原因があることに着眼せねばならない。

安南人の將來、獨立運動を考へるには、叙上の見解より出發しなければならないであらう。

第十三　佛領印度支那の對支對日經濟關係

一　佛領印度支那と支那との經濟關係

I　佛領印度支那に於ける華僑

當領の華僑に就いては、小局は既に昭和十四年、南洋華僑叢書第二卷として、『佛領印度支那に於ける華僑』を刊行せるを以て、本篇に於いては之を略述するに止める。

(1)　華僑發展史

明確な形で集團的支那移民が安南の國土に對して行はれたのは一六八〇年を以て嚆矢とする。それ以前にも支那より安南に移住する者又は安南に赴いてこの地に足を留むる者は相當多數に上つたに相違ないが、安南が支那に對して外國なりや否やの不鮮明な時代と然らざる時代とは同日に論ずべきではない。『華僑』の名稱が適用されるのも國家的對立が發生した以後とせねばならない。

一六八〇年、清朝から逐はれた明の遺臣約三千名は楊彥迪と陳安平との兩者の指揮の下に都郎（ヴーニャン）に上陸し、順化（ユエ）王朝に歸順を申出で、同時に居住すべき土地の讓與を要請した。安南王は彼等に對し、當時王領に屬せざりし東乃（ドンナイ）河流域の占據を認めた。現在の邊和（ビエンホア）、美荻（ミトー）の地方に當る。この移民は自治制を認められて相當な繁榮を遂げた。間もなく內部的抗爭が起り、陳は楊を排斥して自らカムボヂヤに大帝國を建設せんと企てた。順化（ユエ）の政府は陳の征服欲を滿足せしめると

同時にカムボヂヤ人をメーコン河の右岸に驅逐しようといふ政策を採つた。斯くしてメーコン河左岸一帶の沃野は安南王國に歸屬するに至つた。然しこの地に定著したのは支那人で、彼等は移住後十年にして東乃(ドンナイ)河からメーコン河にかけての土地を安南隨一の豐穣な沃土と化せしめた。そこに築かれた文化は當時の安南文化の水準を遙かに拔くものがあり今尙當時の寺廟の遺跡、石灰竈や、彼等が安南王に火砲を賣るために構設した銅砲鑄造爐の跡が見られる。彼等は交趾支那を縱橫に貫く河川の合流地に一つの町を建設しタイゴン Tai-ngon と呼んだ。安南人の所謂堤岸(レムロン)(大市場の意)が是である。堤岸は忽ちにして極東隨一の米の市場となり、この地に來つて交易に從事するものには馬來人あり、印度人あり、歐洲人あり、日本人あり、商況殷盛を極めた。

一七〇八年、廣東雷州の人、鄭玖といふ支那人が一黨を率ゐて當時カムボヂヤ領であつた河僊(ハテヤン)(Ha-tien)を占據し、これを安南王に獻げた。王はその功を嘉して彼の一黨がこの地に定住することを許した。彼等は河僊の他、石廸(ラクジヤ)(Rach-gia)及歌毛(カウ)(Ca-mau)にも市場を設けて取引を行つた。

十七世紀の末から十八世紀の初頭にかけて行はれた以上二回の集團的大移民は政治的にも、文化的にも意味深いものであつたが、それ以外にも東京との國境を踰え、將又季節風を利用して海路よりする移住が不斷に行はれてゐた。彼等は規模に大小の相違はあるが集團をなして移住を行ひ、印度支那の地に入國するや、都市又は小市場にと分散した。その大多數は飢餓に瀕するばかりの貧民ではあつたが、主觀的には自國の領土に進出するといふ意識を持ち、或る程度の誇を失はぬことを例としたのである。

安南の地に移住し來る華僑が淸朝下に於いて迫害される明の遺臣の亡命者であると考へられてゐた時代に於いては、安南人は彼等の文化の先輩が安住の地を安南に求めて來る者として敬愛の感情を抱き、彼等を遇するに『伯父』の愛稱を以てし、その安南婦女との間に儲けた混血兒も『明鄕』(ミンフオン)(Minh-huong 明遺臣の意)として敬意を以て遇せられたが移住者の質が次第に低下し、彼等の經濟的搾取機構の正體が安南人に知られるに至つて、次第に敵視するの態度が採られるやうになり『鼠尾』といふ輕蔑的稱呼がとつて代るに至つた。

陸路經由の移民の中で稍異色ありと見られるものは雲南方面からの移住である。時代は稍降るが、安南の嗣德王が、佛蘭西軍と事を構へるに際し、東京方面に叛亂が起つたので、王はこれを鎭壓する目的を以て雲南の太平亂徒をその傘下に收め、これをして東京地方の鎭定に當らしめた(一八五六年)。太平の一黨は廣安(クワンニエン)(Quang-yen)山西(ソンタイ)(Song-tay)太原(タイグン)(Thai-nguyen)の諸州の叛亂を平定し、王はその功績に對する代償として、彼等がこれ等の地方に定住することを許した。彼等はこの地方に於いて土著民の婦女と婚を通じ、この土地に定著して主として農業に從事したのである。

この移住が例外的な異色あるものとされる要點は、最初より移民の目的を有せざりしこと、移民の生地が雲南省であつたこと、移民後の生活態樣は農業を主とせること、定著した地方が現在の東京であること、等である。實に十七世紀末葉以後の支那移民の目的地としては現在の交趾支那の土地が壓倒的な地位を占めてゐたのである。而も、この傾向は現在に於いても尙同樣である。何故に特に交趾支那が支那移民を吸收したか。安南領土の中としては氣候炎熱にして當時人口が極めて稀薄であつたこと、水路縱橫に通じて商業に便が大なりしこと、安南政府は國土の僻地たるこの地方の人口增殖を歡迎せしこと、安南、東京は人口比較的密であつて、他國の者の來るを喜ばぬ傾向があり、山岳地帶は交通不便にして商業に適せず、加之、匪賊の危險大なりしこと、等が華僑の地域的偏在の積極的、消極的原因となつたもの

第252表　各邦別華僑人口（1936年度）

	面積及總人口		華僑人口			
	千平方粁	千人	絶對數	住民千人に付	百平方粁に付	華僑全人口に對する比
交趾支那	64.7	4,616	171,000	40	264	52%
カムボヂヤ	181.0	3,046	106,000	34	60	33%
東京	115.7	8,700	35,000	4	30	11%
安南	147.6	5,656	11,000	2	7	3%
ラオス	231.4	1,012	3,000	3	1	1%
合計	740.4	23,030	326,000	14	44	100%

（王文元、中越經濟關係25頁）

と思はれる。

右に述べた如き華僑の地域的偏在は、現在の分布狀態に於いても同一の傾向が見られる。

(2) 分布狀態

先づ各邦別華僑人口を示せば左の如くである。

上表に看る如く、交趾支那は面積が最も狹少であるに拘らず、最も多數の華僑を收容してゐる。即ち人口千に付き華僑數は約四〇、面積百平方粁に付き二百六十四人となつてゐる。又華僑全人口に對する比を見れば實にその五十二パーセントを占めてゐるのであるが、斯くの如く交趾支那に華僑が集中された理由としては、この地方が國際交通の要衝に當つてをり、海路を利した廣東、福建より到來する華僑に至便であること、同邦の經濟狀態が商人を主とする華僑の進出に好都合であること、等が擧げられる。次に在住華僑數よりみればその三十三パーセントを占めてゐるカムボヂヤに於いては、人口千に付き華僑數は三十四人、面積百平方粁に付き六十人である。暹羅灣に臨み交趾支那に臨接するといふ地理的位置の他に、交通の便が比較的良く、住民が商業に慣熱してゐないと云ふ事情が華僑の著しい進出を見たのである。

東京は南支と境を接し、風土、氣候も類似し、交通も便利であるに拘らず、在住華僑の數は比較的に少い。人口千に對して華僑數は四人、面積百平方粁に就いて三十人、華僑全人口に對しては十一パーセントを占むるに過ぎない。之は左の理由に基く。

(1) 東京地方の人口は他邦に比して最も稠密であり、從つて華僑を容るゝ餘地に乏しいこと。

(2) 東京に於ける對外貿易は、交趾支那に比すれば著しく劣つてゐるために、輸出入業を主とする華僑の進出に不利であること。加之、東京に於ける貿易の重要部分を占める鑛產物の輸出に、華僑が全然參與してゐないこと。

(3) 東京に於いては土著民が殆んど小賣商業を獨占し、交趾支那に於ける如く、華僑の跋扈を許さぬこと。

(4) 颱風が頻發するため、支那からの渡來は距離が近いにも拘らず、交趾支那よりも却つて不便であること。

支那海に臨むその位置、海岸地方の著しい發達、歷史、文化、慣習等から云つて、安南には多數の華僑が在住する樣に考へられるが、事實は之に反しその數は人口千に對し僅かに二人、面積百平方粁に就き七人に過ぎない。安南領內が安南山脈に妨げられて交通の便に乏しく、從つて商業も不活潑なるためである。聯邦中最大の面積を占めるラオスの華僑數は、僅かに千人當り三人、面積百平方粁に就いて一人を算するのみである。交通の不便なること、商業が未だ不活潑であること、之に加ふるにラオス人が商才に長じ、進出が困難なるためである。

(3) 出身地

佛印の華僑は主に廣東、潮州及福建より來たものであるが、その他客家、海南島の出身者も若干ある。廣東出身の華僑は、商工業に從事する者が最も多く、西貢（サイゴン）、堤岸（シヨロン）の米店、布店、材木店、磚瓦製造、石灰製造、小舟製造、毛皮獸骨

類、その他各種の土產品の製造及販賣、その他石工、木工、裁縫、製靴等の大多數は廣東人の經營に屬する。又、交趾支那の內河航路も廣東人の獨占と云つても過言ではない。次に福建出身者は、廣東人に數に於いては劣るとは云へ、西貢を中心としての商業上の勢力は侮るべからざるものがある。堤岸の工廠と米店とは殆んど彼等の經營に屬すと云ひ得るし、その他の商工業に於いても隱然たる勢力を有してゐる。潮州出身と呼ばれる者は、廣東省東部海岸より移住した者で、一般に向上心、競爭心に乏しく、船夫、人夫等の賤役に從事してゐる。海南島出身者は殆んど農業に從事し、主として胡椒を栽培してゐる。又大都市に在つては家僕に從事する者もある。客家人（廣東省東北部一帶の出身者）は、西貢、堤岸に於いて商店の經營に當り、殊に茶商は殆んど彼等の獨占するところである。又農業勞働、各種の工藝に從事してゐる者もある。

(4) 經濟的活動

さて印度支那に於ける諸般の經濟的活動を通じ、華僑が最も勢力を有するのは商業に於いてゞある。商業の範圍內に於いても、華僑が壓倒的な勢力を有するのは米の取引に於てゞある。概して南洋諸地方に於いて、華僑の商業勢力は、その土地の主要生產物に集中される傾向が見られる。例へば馬來半島に於ける護謨及コプラ、タイ及緬甸の米と材木、更に蘭領印度に於ける砂糖、コプラ及珈琲の如きである。佛印に於ける華僑の米取引の獨占も、この一般的傾向の佛印的顯現と見ることが出來よう。

華僑の米に對する勢力に就いては、既に產業の項で略述せるを以て稍重複するの憾みはあるが、他の商業に占むる地位との比較上、再び之をより詳細に取扱ふことゝする。

(一) 米の取引

(イ) 米商

輸出業者のために、籾を脫皮、混合、荷造りするために精米工場を經營する。米商と輸出業とを兼ねる者も少くない。嘗ては精米業は全て華僑が獨占してゐたが、近年佛蘭西は近代的設備を有する大工場を經營し、之が勢力の分散に努力しつゝあり、そのため華僑も過去の如く安逸の夢を送り得ぬ狀態になりつゝある。

(ロ) 籾商

主として堤岸（ピーロン）、海防（ハイフォン）、金邊（プノムペン）及河內（ハノイ）等の大都市に居住し、堤岸には百人に近い籾商が存在すると云ふ。籾商の多くは自己の資金を以て事業を經營してゐる。彼等は整備した買入組織を有する。生產者との間に仲買人、採集者等を置き、籾の買集め、運輸のために强大な戎克隊を驅使し、その支配下にある戎克の數は、交趾支那のみでも三千に達すると云ふ。籾商は副業として英領印度より麻製の米袋を輸入し、之に依つて巨利を博してゐる。加之、彼等は米穀商公會と云ふ組織を設けて團結し、精米工場に對する原料品供給に就いての獨占的地位を確保してゐる。

(ハ) 仲買人

籾商は農民より直接籾の買付を行はず、仲買人の手を經て購入する。之等仲買人の職分は、自己の支配下に屬する籾採集者の活動を指導、監督するにある。彼等は籾の買付に必要な資金を籾商から供給され、更に夫を採集者に分配する然し時には、自己の資金で買ひ集め、自己の戎克に依つて之を輸送して、籾商に賣り付ける者もある。

(ニ) 籾採集者

彼等の役割は村落の市場に赴いて籾を買ひ入れるか、又は豫め青田貸付が行はれてゐた場合には、小作人（借田 ターヒエン）又は中小地主の許に行つて籾を引取るにある。一般に土民女子と婚を通じ、農村に於いて小雜貨商を營んでゐる斯くの如く彼等が、直接土民の生活に喰ひ込んでゐる點に特色があり、又確固たる勢力を有する原因がある。

籾採集者は自己の資本を以て買付を行はず、買入に必要な資金を仲買人又は大都市に於いて副業的に米の取引を行ふ大商人から供給される。彼等の店は屢〻村落に於ける銀行の機能を行ふ。土民に對して前貸又は貸付を行ふのである。之は華僑の搾取的手段の奥の手であり、綿、甘蔗、烟草の取引に於いても見られる。

（二）綿の取引

綿の取引に於ける華僑の地位も米に於ける夫と略〻類似する。一九二四―一九二五年の頃には華僑綿商はカムボヂヤに二人、東京に一人あり、これ亦華僑の經營に係るカムボヂヤ所在の製綿工場と連絡して、支那及日本の市場に販路を開いてゐた。一九三二年には三人の華僑綿商は依然として事業を繼續してゐたが、華僑製綿工場は影を潜め、これに代つて佛人經營の二製綿工場が事業を開始した。主としてメーコン河流域に於いて產出される棉花の大部分は直接に、若くは仲介者の手を通じて、上述の綿商の手に入る。綿商は籾商と同樣の方法により、棉花買入れの整頓した機構を設け收穫を擔保とする貸付、租稅の代位的納付等の方法によつて生產者を債務の網の中に虜とするを常とした。然し全體としては綿の生產は尙未だ發展途上に在り、その輸出の額も取上げて問題とするに足る程度に至つてゐない。本邦の棉花需要に照し、問題は寧ろ將來に存すると見るべきである。

（三）砂糖

甘蔗の栽培は安南全領域を通じて相當の盛況を示し、特に廣南（カンナム）、廣義（カンガイ）、平定（ビンヂン）、富安（フーヨン）の諸州に於いて著しい。又、交趾支那の東部諸州に於いても行はれてゐる。砂糖の生產に就いても華僑は略〻獨占的の地位を占めてをり、甘蔗の買入、これを擔保とする貸付、製糖工場の經營を通じて糖業上の利益を壟斷してゐる。糖業の中心地は廣義州（カンガイ）のチュシャ Thuxa であり、こゝに華僑經營の製糖工場約二十を算へる。その他、アントイ（平定州）、チュイ・ホア（富安州）も重要なる糖業中心地を成す。交趾支那に於いては西貢河の流域が最も重要な中心地である。一工場の消化する甘蔗の分量は平均二五〇クタールの甘蔗畑の所產である。製糖工場の五分の四は華僑の掌中に握られてゐるといふ。

（四）香料

印度支那に於ける肉桂、小豆蔻、茗荷等の香料は可成り重要な輸出品である。その取引は殆んど全く華僑の掌中に握られてゐる。

（五）絹・茶

金邊（プノムペン）、西貢及河內には華僑絹商の數が可成り多い。支那絹を印度支那に輸入して、印度支那に於ける絹の生產に刺激を與へるといふ重要な役割を演ずる。但し輸入絹の數量は取るに足りない。

印度支那全土を通じて華僑は茶の取引を行つてゐるが、安南に於いては特に著しい。ラオスに於いて華僑はフーサン山塊に於いて野生茶を買集め、それを精製する。トラン・ニン茶として知られるものが是である。

（六）籐細工

籐細工の取引は專ら華僑の掌中に在る。

(七) 行商人及小賣商人

小賣商及行商人としての彼等の經濟的勢力も頗る大である。印度支那五邦を通じ、華僑行商人の足跡が及ばぬ處はないと云つても敢て過言ではない。村落の華僑雜貨店は種々雜多な品物を取扱ふ。酒と云へば土產の米酒は素より、佛國產のリキュールに至るまでを並べ、線香があると思へば懐中電燈があり、罐詰、茶、烟草、燕巢、筍、大工道具、皿、小鉢の類まで、萬般の品物を備へてゐる。土民の需要と歐洲人の需要と、而して同國人の需要とに兼應する準備が出來てゐる譯である。

(八) その他の經濟上に有する勢力

華僑が直接生產に從事する職業としては、農業と漁業がある。

農業に於いては、彼等は胡椒、蔬菜類の栽培に從事し、漁業に於いては東京灣、安南沿岸、更に暹羅沿岸等に活躍してゐる。海洋漁業で安南人が宗教的慣習に災ひされ、近海漁業で甘んじてゐることは既に述べた。斯くて遠洋漁業に於ける華僑の地位が明かになつてくる。淡水漁業として、カムボヂヤの太湖（トンレサップ）の漁業は頗る重要であるが、之に關する華僑の勢力は極めて大きい。現在太湖の漁業權は、四年目毎に競爭入札によつて競落させてゐるが、入札に當つては乾魚の取引に從事する華僑及支那人カムボヂヤ人混血兒との間に激烈な競爭が現出される。

その他、華僑の勞働者及水運業者としての地位も亦見逃し難い。前者に於いて土木事業、特に山地の鐵道敷設、道路の開設等に華僑苦力は缺くべからざる存在で、亦特殊技能の勞働者としては機械工、大工、釀造工等に於いて重きを成してゐる。その他殆んど一切の範圍に亙つて彼等は歡迎される。勞銀は高いが、土民よりも遙かに優秀だからである。

後者に於いて華僑に屬する戎克や舢舨が、粗の輸送に從事することは既に述べた。舟夫は舟の中で、水上生活を營んでゐる。

(5) 勢力獲得の原因

右に述べた如く、印度支那の經濟全般に亙つて華僑は大なる勢力を有してゐるが、彼等が如何にして斯くの如き勢力を扶植し得たかを略述してみよう。

(イ) 移民の恒常性

大集團の移民が現地に居を定め、其處に根を下しても本國からの補充がなければ、現地の自然、社會に同化されてしまふのであるが、印度支那への支那移民は恒常不斷の流入に依つて常に清新の活力を與へられてゐる。

(ロ) 努力の集中化

例外はあるとしても、華僑の努力は商業といふ一事に集中されてゐる。商業上の勢力の獲得の秘訣としては、土產品を取扱ふことに主力を注いだこと、信用の極度の利用に依つて能ふ限り運轉資金の能率を上げたこと、附帶的利益の獲得を忘れぬこと、例へば土木事業の競爭入札にしても、極めて安く落札した上に、現場の勞働者に飲食物を賣るが如くである。最後に土民の性向を巧みに利用したこと等が擧げられる。亦華僑同志が强力なる團結を有し、所謂共喰ひを避けたこと、土民の直接の生活に喰ひ込んでいつたことも、彼等に今日あらしめた重要な原因と思はれる。殊に最後の場合彼等は土民女子を妻に娶り、土民の信賴を獲得することに努めた如きは、大いに注目すべき事實であらう。斯くて土民女子と華僑との混血兒の問題が生ずる。

(6) 混血兒

安南人女子と華僑の混血兒を明鄉(ミンフオン)(Minh-huong)と呼んでゐる。然し現在ではその意味が擴張されて、華僑と安南人以外の女子との間に生れた子に對しても適用され、華僑を父とする混血兒一般に就いても用ひられてゐる場合が多い。

明鄉の語源に就いては二說がある。一は淸朝が中原の支配者となつた時、多數の明の遺臣が安南王國に亡命したのであるが、その歷史的事實に鑑みて混血兒に「明」の稱呼を與へたと云ひ、他は安南臣民たるの國籍を付與した阮朝二世明命(ミンマン)王(一八二〇年—四一年)の名に由來すると云ふのである。何れを是とするかは後日の研究に委ね、混血兒の現狀に就いて筆を進めることとする。

先づ混血兒の現行法上の地位をみると、各邦によりそれぞれその取扱ひを若干異にしてゐる。之を略記すれば大體次の如くである。

(イ)交　趾　支　那

安南朝以來の取扱が現行法をも支配してゐる。即ち、「一八七四年八月三十一日明鄉ヲ安南人ト同視スルコトニ關スル交趾支那知事ノ決定」によつて規定される。この命令は安南慣習法を基礎とし、明命(ミンマン)王治世第一〇年(一八二九年)に制定された王令に則つて定められたものである。第二條は、一八七五年一月一日以後は、各州明鄉は『全的ニ、何等ノ保留ナクシテ安南人ト同視セラレ』、行政上、警察上、戶籍上、課稅上全く安南人と同樣の取扱を受ける旨を定めてゐる。

一八八三年十月三日大統領令は交趾支那に於ける安南人及これと同視すべき亞細亞外國人に佛國民法第一章を適用することを定めてゐる。これにより、明鄉は、成年に達して佛國々籍を主張せぬ限りは、支那人としての取扱を受けることになつた。更に一九二〇年六月四日總督令は、佛人及これと同視すべき歐洲外國人、並びに總ての亞細亞外國人の相續に因る所有權移轉に課稅し、土民をこの稅から免除する旨を規定してゐる。即ち相續に關し華僑と安南人との取扱に區別のあることを明確にしたのである。この總督令に關聯して明鄉の相續稅上の取扱如何に就き問題を生じた。一九三一年十一月二十一日西貢裁判所の判決によれば、安南婦人たる母の財產を相續する明鄉にして一八八三年十月三日大統領令の規定に從つて佛國々籍を取得せざりし者は、亞細亞外國人と見られ、一九二〇年の總督令の定むる稅を課せらるべき者とする。即ち、前述一八七四年八月三十一日の交趾支那知事決定の一部が變更されて、亞細亞外國人を例外なく相續稅徵集の對象とすることになつたのである。

(ロ)安　南、東　京

保護領たる安南、東京に於ける明鄉の取扱は稍趣きを異にする。明命王が支那人と安南婦人との間に生れた子は父親の幫から分離せしめ、別個の明鄉社を構成するものとし、課稅の額に就いても華僑よりも半減し、官吏の登用さへも認めた。その他、明鄉は行政、警察、課稅に就き全的に、何等の留保なく安南人と同視された。然るに後の判例は安南、東京の明鄉に對し華僑と同等に取扱つたのである。例へば一九一九年十二月五日覆審院刑事部の判決によれば、安南に在る明鄉にして幫に屬する者は華僑と同視し、幫に屬せざる者は亞細亞外國人と見た。その後更に判例の變更があり、一九二九年五月二十九日海防裁判所の判決に從へば、華僑と婚姻せる安南女子及この婚姻より生じたる子に對して支那國籍が否定されることになつたのである。即ち大體に於いて明命王時代の原則への復歸が見られることになつたのであ

る。

（八）カムボヂヤ

一九二二年八月三日カムボヂヤ理事長官命令は、カムボヂヤに在住する支那、安南混血兒を『明鄕』と稱し、これを安南人と同視すべき旨を定めてゐるが、規定の內容は交趾支那に於ける明鄕と全く同樣である。

華僑とカムボヂヤ婦人との間の混血兒が如何なる取扱を受けるか、明鄕と地位が異なるか否かに就いては、手許の材料によつては知る由もないが、大體に於いて大同小異と見て大過なからう。

明鄕と支那・カムボヂヤ混血兒とを問はず、一般に混血兒は、初めは華僑と土民との間の紐帶の役を成すが、久しからずして土民の中に混入して了ひ、遂には支那人と交渉を持たぬやうになるを常とする。父親たる華僑の印度支那在住が一時的と云はぬまでも、永久的の意圖を有せざることがその最も主要な原因である。

カムボヂヤに於ける混血兒は肉體的にも精神的にも成績極めて優秀であり、最も貴重なる農業勞力を提供する。頑健なる體軀と土民に勝る智力を具へ、而も華僑と異なり、土地に定著する傾向を有する。

混血兒が純然たる安南人又はカムボヂヤ人の地位を獲得することは法規上も、社會上も困難である。又彼等自身これを欲しない。何故かと云へば華僑と同樣に佛國裁判所に出訴するの權利を保持する方が有利だからである。統治國としても、これを籍民又は保護民として取扱ふよりも寧ろ華僑として重稅を課するを有利と考へる傾向が强い。

混血兒の數の最も多いのは華僑の數の最も多い交趾支那及カムボヂヤである。之に對して東京、安南、ラオスに於いては華僑の數も少なく、從つて混血兒の數も少ないから、これ等の地方に關する調査も別段に行はれてゐないらしい。

交趾支那に於ける混血兒は、一九二一年の調査によれば六四、五〇〇人、一九三一年には七三、〇〇〇人とされる。その州別分布狀態は次の如くである。

索特崙	一三、〇五〇人	薄寮	一一、〇九〇人		
茶榮	八、五二〇	石廸	四、一一〇		
芹苴	四、一五〇	河僊	三、二〇〇		

以上諸州の中、索特崙、薄寮、茶榮及河僊に於ける混血兒數は華僑の數を凌駕する。

その他

薩得	一、九二〇人	邊和	一、三〇〇人	櫻柳	一、七〇〇人
美萩	一、二七〇	昭儁	一、七〇〇	土龍木	一、一〇〇
平隆	一、六七〇	寧	七六〇	東川	一、六七〇
新安	二九〇	定	一、四一〇	鵝貢	二六〇
堤岸（州）	一、四〇〇	吧唎	二四〇		

市部としては

堤岸	二、五九〇人	貢	一、〇七〇人

華僑とカムボヂヤ人との混血兒はカムボヂヤ全土を通じて約六八、四三〇人を算へる（一九二一年調査）

その州別分布は

コムポン・チャム	一九、〇八〇人	カム・ダル	一八、三二〇人		
以上兩州に過半數が收容される。					
打橋	七、四三〇人	菩薩	一、一二〇人	ブレイ・ヴェン	七、一七〇人
ソエイ・リュン	三八〇	コンポン・トム	六、八七〇	スタン・トレン	一三〇
巴丹孟	五、七五〇	クラシュ	二〇	剛堡	二、一六〇

コムポン・クナン州及金邊市に關する調査は缺けてゐる。

交趾支那とカムボヂヤとを合せて混血兒の總數は一四一、四三〇人

(7) 佛蘭西の對華僑政策

佛國の對華僑政策は、初期に於いては殆んど盲目的とも云ふべき歡迎の態度であつた。華僑がなければ物資の補給もできなければ、土着民との交渉も不可能だつたのである。佛國の占據が確定し、本格的植民政策に乘り出すやうになつた後も依然として華僑の佛印經濟界に對する重要性は牢乎として拔くべからざるものがあつた。唯、餘りにも無制限な華僑移住に對する弊害を除去する意味で移民に關する制限的規定は十九世紀の末葉頃から次第に各地に制定されるに至つたが、佛印經濟生活の槓杆として華僑が重きを成すことに變りはなかつた。華僑が專ら富の獲得を目的とし、政治的には何等の野心を藏しなかつたことも統治國に安心を齎らす重要な點であつたのである。されば、銀行に對しては、佛人よりも華僑の方が信用を博するといふが如き奇觀さへも呈したのである。

然るに支那革命運動が漸く盛んになるに伴ひ、印度支那は或る意味でその策源地とも云つても然るべき地位を持つに至つた。孫逸仙が佛印に亡命してゐた際には殆んど熱狂的とも云ふべき歡待を行つたといふ。蓋し佛國朝野に漲る共和主義的思想の然らしめたところである。革命運動に對する義捐金が佛印領内に於いても相當な額に上つたことは想像に難からず、甚だしきに至つては印度支那領域内で組織された革命軍が東京領を通過して支那領に赴くのを默過すると云ふ事例さへも見られたのである。併し、他面、支那の革命は印度支那の政治生活に、佛國にとつて好ましからざる影響をも與へることになつた。革命によつて高揚された支那人の國民意識が、排外思想といふ形で表現をとり、それが安南人にも深い感銘と影響とを與へるに至つたことがその理由の一つである（民族運動の項、參照）。而も支那人の排外思想の激化に伴ひ、安南人を使嗾して反佛運動を起さしめようとの企圖に出るに及んでは、最早佛國は拱手傍觀することを得なくなつた。加之、支那との國境警備に任ずる佛國軍隊にして支那人の陷穽に陷り、死傷する者も少くなく、その間數次の國境衝突により横死の悲運を見た佛人將校の數六名に上つたといふ。又、廣東省政府が排外、反佛の分子の尻押しをして東京乗取りの運動を行ふといふことも單なる杞憂ではないやうになつた。佛國は廣東政府に對して抗議を行つたが別段の効果はなかつた。革命資金を徴募するための革命銀行は印度支那各地に設けられた。これ等の銀行は紙幣を發行し、佛國勢力驅逐後に正貨と交換すべきものとし、その通用を拒む者は非愛國者として迫害された。佛國がこの銀行を抑壓するや各所にテロが起つた。一九一三年はそのために血腥かつた。然し結局、佛國の統治にとつてはさしたる影響を及ぼすことなくして、革命前後の排外、反佛運動は終熄したのであるが、佛國政府が華僑の政治的動きに對して著しい警戒を行ふやうになつたのはこれからである。

兎角する間に世界大戰となつたのであるが、大戰の影響數ある中で、東洋人の白人に對する評價を低下せしめたとい

ふ點は見逃すべからざることである。エンニスはこの點に言及して次のやうに述べてゐる。即ち、「亞細亞の民衆は大戰中に於ける歐洲人の勇氣、忍耐、訓練、力等に對して讃辭を惜まなかつた。然し他面、西歐の公言し來つた哲學の崩壞及キリスト教徒によるキリスト教徒の虐殺には戰慄を禁じ得なかつた。亞細亞人は、かゝる殘虐を敢てし、一切の人間的感情を沒却するが如き文明に何の價値があるか、との疑問を抱き始めたのである」。その他、愛蘭、近東、アフガニスタン、モロッコ、チュニス、エヂプト等に相繼いで起つた事件、僞善的な國際聯盟、その委任統治制、露西亞革命等により、白人の支配に對し全面的な不信が抱懷されるやうになつた。

露西亞革命の影響は一九一九年の頃から漸く印度支那にも現れ始めた。即ち同年、西貢に船員の罷業が行はれ、その際佛領印度支那に最初の赤旗が飜された。革命思潮が安南人の間に瀰漫し、安南獨立運動と合一してインテリ層に反佛的策動が隱謀されるやうになつた。一九二四年頃からは第三インターの魔手が佛印に延び始めた。一九二六年には獨立運動と共產黨との提携が具體化され、各所にテロが頻發した。この間に在つてこの種の運動の先輩たる支那人が種々な方面に於て指導的立場をとつたことは勿論である。

又、佛印に在る華僑が廉ある毎に國民主義的の示威運動を行つたことも事實である。例を擧げるならば、一九二五年に孫逸仙の紀念日に金邊に於いて大規模なデモが行はれた。翌年には佛印當局によつてこの催しは不許可となつた。そこで華僑商店は擧つて三日間の閉店を行つた。その間、映畫館の經營者にして興行を繼續した者があつたが、他の華僑の强迫により、開演を中止し、觀客には入場料を割戻すの餘儀なきに至つたといふ事件も生じた。又、英艦による萬縣砲擊事件の際には西貢、堤岸の華僑買辦は英國品の不買同盟を行つた。蘇聯の勢力が南支に振ひ、國共合作が行はれた頃、安南所在の革命運動の手先に選任されたのは支那人である。又、巴里の本部と聯絡して廣東に『被壓迫民族聯盟』を設けたのは安南人であつた。蘇聯の『中央亞細亞局』は廣東に『支那安南委員會』を設け、反宗教的運動を中心として赤化の觸手を佛印にまで延ばした。廣東で作られた僞造紙幣はタイ國を經由して巴丹孟、剛堡等のカムボヂヤ都市に入り込んだ。禁止されてゐる新聞が續々と西貢に入り、カムボヂヤの或る場所に於いては密輸された武器が發見された。原因不明の罷業が堤岸、金邊等に起り、その蔭には支那側の策動が藏されてゐることが發見された。支那の國民黨に模倣して越南國民黨が設けられたのもこの頃のことである。この間に處して統治國たる佛國が、極力政治的策動の抑壓に努めたことは當然であつた。特に印度支那に支那領事館を設置する問題は、領事館を核心として政治運動が行はれることを惧れて佛國をして狐疑逡巡せしめる重大原因となつた。その間には、嘗てタイの佛國領事館が當時のタイ國政府に對する不滿分子の溫床となり、政府の迫害に對する逃庇所を提供し、延いては佛國がカムボヂヤの一部をタイ國から奪取するに成功するの因を成した、といふ過去の經驗に照し、一層危惧の念を深くしたといふ事情もあつたのである。一八八六年の佛支條約以來、數次の支那の要求にも拘らず、領事館設置が約五十年を經過した一九三五年に至つて初めて實現を見たといふのは、右の如き佛國政府の顧慮に因るものである。

蘇聯との第一次の合作が破れ、その勢力が支那から驅逐されるに及んで、佛印に對する支那の敵意は著しく緩和した廣東の諸新聞の論調は露骨な敵對を示さなくなつたし、安南の革新分子との聯絡策動も跡を斷つた。そして支那側の要求は相互の平等を基礎とする條約改訂に限られるやうになつた。外國の不當權益に對する反對要求として廣州灣租借地の返還が主張されたが佛印自體に關しては何等强烈な要求は行はれなかつた。蔣介石自身、支那が佛印に對して毫も野

心を藏せざること、その欲するところは在佛印華僑に對する平等待遇のみであることを宣言した。これは、安南人をも包擁する革命的糾合の企圖から、純然たる支那的立場への轉換を意味することであつて、支那と佛印との關係に就いては頗る重要な意義を有する。この支那側の態度の轉向が多年の懸案たる領事館設置、平等的待遇を含む條約締結の氣運を促進したことは勿論である。

印度支那土着民と華僑との間の感情問題は統治國の關心の的となる一事項たることを失はないのであるが、この點に就いては、カムボヂヤ人と華僑との間には、前者の生得の善良さ、從順さの故に、殆んど何等の對立はないが、佛印人口の約八割を占める安南人と華僑との間には、可成りの感情的相剋が窺はれるのである。

嘗て明朝の遺臣とし好意と尊敬とを以て遇した華僑ではあつたが、嘗てその悪辣な搾取的行爲に曝されること久しきに及んでは華僑に對する反感が次第に昂まり、時に爆發して流血を見ることさへあつた。近年の比較的目ぼしい事例を擧げるならば、一九一九年には、西貢のとあるカフェで華僑と安南人との間の喧嘩に端を發して、華僑に對する不買同盟にまで擴大した。安南人の金融上の獨立を確保するために安南人のための銀行や、會社が設立されたが、結局報復的に安南人農夫に對する債權の取立に壓力を加へたがために安南人側は間もなく敗退の餘儀なきに至つた。概して安南人の華僑に對する經濟的對抗は成功の可能性が頗る薄いやうである。安南人がその民族性によつて、實業に於いても餘りに感情的であり、動搖常ならざることがその原因であると見られよう。

一九一三年に河内に於いて安南人の華僑に對する大規模な暴行事件が起り、華僑店舗の破壞が行はれ、死傷者の數も相當多數に上つたが、これと類似の事件が一九二七年には海防に起つた。由來、東京は安南人と華僑との衝突の溫床であり、小規模の鬪爭は殆んど不斷に見られるのであるが、一九二七年の海防事件は、安南人婦女と支那人婦女との間の口喧嘩によつて點火され、港の勞役に從事してゐた多數の東京勞働者がこれを機として華僑に對する平常の鬱憤を爆發せしめ、支那人街に進入して數十戸を掠奪し、華僑の所有に屬する工場に放火し、三日に亘る暴動の結果、死者六名、負傷者百餘名、被害商店三十軒、放火家屋八戸、逮捕者百五十名に達した。更に最近には、昭和十四年四月二十七日東京朝日新聞に左の如き記事が見られる。

千餘の安南人、支那人街燒打ち　東京東海岸の騷擾

〔河内二十六日發同盟〕支那人と安南人との衝突はその後益々悪化し、二十三日午後東京東海岸の炭坑地帶ハツーで千餘名の安南人による支那人街燒打事件が惹起した。子供同志の喧嘩に端を發し激昂した安南人坑夫等千餘名は支那人坑夫商人等百餘軒を片端から襲擊して掠奪、火を付けたり等の暴動を演じた。多數警官隊の出動で一應鎭靜したが、安南人二十餘名は檢擧され、人心不安である。

兩者の間の對抗、鬪爭は頻繁に見られるがそれ等は總て地方的の事件の域を出ず、眞の政治運動にまで發展することはない。民族的對立意識もなければ、怨骨髓に徹するといふ程の深刻さもなく、云はゞ睚眥の怨の程度を出ないものと見て然るべきものである。支那及安南の革命運動、國民主義運動に絡まる政治的結合は姑く措き、兩者が共通の利益のために平素の反目を拾て、一致結合する例は屢々見られるのである。一例を擧げるならば、西貢港に於ける米の運送を官の手中に收めて佛人に獨占せしめようといふ計畫があつたとき、安南人と華僑とは緊密な共同戰線を張つてその實現を阻止したのである。

右の如き安南人と華僑との關係であるから、佛印政府當局は兩者の對立に深く煩はされることなく、一般的社會安寧を素ること著しからざる限りはこれを放置し、否寧ろ、對立によつて兩者共にその潜勢力の幾分かを消磨することを兩者の結合による强勢力の出現よりも歡迎するの傾向を有する。

華僑に對する佛國の一般的態度としては、種々の非議はあるが、印度支那に於ける經濟の槓杆としての有用性、財政に對する尠なからざる貢獻に鑑み、華僑を全く排斥するが如きは思ひもよらざるところである。

從つてその對華僑政策も、好意的でも排斥的でもない至つて微溫的のもので、官廳の競爭入札權、不動產所有權、領內漁業權、內地河川通行の自由、市町村行政參加權等他國人に見られぬ恩惠を與へてゐるかと思へば、多額の人頭稅の課稅、幫（Congrégation）への加入を强制してゐるの實狀にある。

以下その主なるものに就いて略述する。

（イ）**不動產に對する地位**

安南諸王の統治下に於いて支那人は不動產所有權に關して特惠的な地位を認められた。佛國民法が適用される交趾支那に於いても、カムボヂヤ、安南、東京に於いても安南人と同一の特權を享有し、他の外國人よりも遙かに優越する地位を有した。安南舊法に於いては個人の所有權は國家の授權に過ぎざるものと考へられ、主權者のみが完全所有權者と考へられた。從つて土地が開墾せられず、若くは地租が納付せられぬ場合には、所有權は再び國家に歸屬するといふ觀念が支配した。華僑の土地所有權が、この觀念の下に與へられたことは勿論である。然るに、華僑の土地所有權を承繼すべき者が安南にも支那にも居るといふ場合に複雜な問題を生じたのである。この點に關して安南法には規定を設けてゐない。當局者は相續人と稱する者の申告を如何に裁くか。被相續人の本國たる支那には積極財產を遺せりや否や。佛印に在りし被相續人たる華僑はその商工業の收益の大部分を既に支那に移送したのではないか。相互性の問題は考慮の餘地ありや否や。等の殆んど解決不可能とも思はれるやうな幾多の複雜な問題が生じたのである。佛國裁判所、特に西貢の裁判所は、在支相續人の請求に對し、非佛印在住相續人に對する遺言上又は遺言外の不動產讓渡を一切認めざる立場をとつた。一八八九年十月二十四日の西貢裁判所の判決、一八九三年十二月六日覆審院民事部の判決は共にこの趣旨に出てゐる。これ等判決の要旨は、成文法がなければ舊慣が支配し、舊慣は衡平を基礎とする。支那に於いて外國人は不動產取得を禁ぜられてゐるから、相互主義の原則に基き、安南に於いてもこれを認める謂れがないといふのである。然るにこの判例は、一九〇七年六月十二日河內控訴院の判決によつて覆へされた。即ち、華僑の妾たる安南婦人の原告が支那人たる正妻の相續權否定を要求したに對し、裁判所は妻妾の區別に重きを置く立場から、前揭二審と全く反對の趣旨の判決を行ひ、原告の敗訴を宣した。一九一九年十月三十日の西貢裁判所の判決もこれを追隨する。斯くして、佛印に於いて華僑が所有する不動產の相續權が佛印に在住せざる支那人に屬するといふ原則が確立された貌になつた。何れにせよ、問題の實質にはさした變化はないものと思はれる。何故かと云へば、假に支那人相續人に對して相續權を否定したとしても、華僑は何等かの方法により、生前の收益を家鄉に送致するに相違ないからである。

一九三五年以後、相續法上の問題が如何に處置されてゐるかに就いては未詳である。

（ロ）**市町村行政參加權**

一九一二年六月二十七日堤岸改組に關する總督令に從へば堤岸市の行政を掌る堤岸州長たる民政官を補佐する堤岸市

評議會の組織は該民政官を議長として評議員總計十名、內、佛人三名、安南人四名、支那人三名とする。

佛人評議員は西貢商業會議所が堤岸市に於いて商工業を營む佛人中より十名を選んで提出する名簿中より交趾支那知事が三名を選出して任命する。任期は三年にして更新し得るものとする。

四人の安南人評議員は選擧による。

華僑評議員は華僑の幫が提出する名簿に基き知事が指名する。

その他の交趾支那知事が各邦籍民中より各〻一名を選出して指名する參事員があり、市長の職權を執行する民政官を補佐する（第一條）。

市評議會は各四半期に一回宛召集される（第二十條）。

金邊（プノンペン）の評議員は定員十名中、佛人五名、カムボヂヤ人三名、安南人一名、華僑一名といふ割當である。

（八）人頭稅の問題

人頭稅の問題は佛印に於ける華僑取扱の問題の中心を成すものである。その歷史は遠く一八八六年四月二十五日の天津條約に遡る。即ち、同條約第四條及これを補足する一八八七年六月二十六日の北京條約は支那人に對して最惠歐洲人と同等の取扱をなすことを約してゐるといふのが支那側の主張である。これに對し、この條約が印度支那に公布されてゐないことを理由として佛國は支那側の主張を反駁する。加之、一九二〇年中に交趾支那、カムボヂヤ、安南、東京に公布された四つの命令は、佛國市民、歐洲外國人、及これと同視すべき者に對する對人稅及賦課金に關する制度を定めてゐるから、支那側の不平等待遇云々の非難は當らないことになつた。更に、一九三五年九月九日及十月三十日の命令はそれぞれカムボヂヤ及交趾支那に於ける亞細亞外國人に對する人頭稅 Capitation は爾後『特權的地位を享有する外國人の對人稅 Impôt personnel』と改稱すべきことを定めてをり、一九三五年十二月六日の安南理事長官の命令、同十二月七日の東京理事長官の命令も同趣旨を規定してゐるから、支那人の所謂『面子』も充分救はれた筈である、といふのが佛國側の言ひ分である。

然し、支那側の人頭稅撤廢の要求には、面子の問題以外に、その高率に對する抗議も含まれてゐるのであるから問題は依然として殘されてゐる。

交趾支那に於ける亞細亞外國人の人頭稅納付額は、

一九三五年	一、三三九千ピアストル
一九三六年	一、四〇七

全住民の直接稅納付總額は一九三五年に七、四七五千ピアストル、一九三六年に七、六一三千ピアストル、又、地方豫算の收入總額は一九三五年一〇、八三五千ピアストル、一九三六年一〇、八一六千ピアストル（印度支那統計年鑑一九三六—三七年二二九頁）であつた。各邦の營業稅納付額を照合し、對人稅が營業稅と同額であることを思へばその收入が統治國にとつて如何に有利であり、納稅者にとつては如何に手痛いかを知り得る。

人頭稅問題を中心とする支那の對佛抗議の一端は何漢文『華僑概況』（一九三一年）に次の如く述べられてゐる。

民國十五年末（一九二六年）安南の華僑は全體の名を以て本國同胞に訴へた。曰く、安南は南北兩部に分たれ、中部は比較的貧困である。然るに、佛國はこの事實を知らずして華僑に重稅を課してゐる。華僑の困難は想像の外である。

人頭税最高額は一五〇元に及び、その他一二〇元、七〇元、二〇元、八元等の等級がある。六十五歳以上の老人、十歳以下の兒童、女子さへも免税の恩惠を被らず、一律に五〇仙を課せられる。而も、一九二七年以後は一等二等の營業税を納むる商店及その傭員は五〇元、三等營業税を納むる商店は二〇元、四、五等營業税の商店傭員は十二元、老幼婦女は一元と定められるに至つた。中部の華僑は多くは貧困な勞働者であるから課税のために被る苦痛は甚しい。これは天津條約第四條の最惠國待遇に背戻するから速かに是正する處置を講じて欲しい、といふのがその趣旨であつた。

玆に於いて民國十六年（一九二七年）には人權運動大會が組織され、言論、居住、移轉の自由を强調し、指紋の廢止體刑の絶滅を要求した。

支那より安南に輸入される物品の主要なるものは藥材である。一九二四年の輸入額は一六〇萬元であつた。外國藥店及醫師は自衛のために輸入の制限の運動を起した。斯くて最初には藥材一〇〇瓩の輸入税十五法であつたものが三〇法六〇法と漸次增加し、終には六〇〇法となり、甚だしきに至つては九〇〇法を徵せられるものさへあるやうになつた。一九一九年には中國藥材取締規則が設けられ、同時に醫務檢査官の制度によつて一層取締を嚴にした。又、營業税率も頗る高い。そこで醫藥組合は本國にその窮狀を訴へるの已むなきに至つた。

その他の華僑不平等待遇として細大合せて四十五箇條が列擧される。その主要なものを揭げれば、

（一）罰金二回以上の者が警察に拘留されること。

（二）曾て輕微の罰金を課せられた華僑は些細の理由で忽ちにして警察に拘置されること。

（三）土人と取引を行ふ華僑の詐欺行爲に對して頗る苛酷であり、訴へに應じて直ちに拘留が行はれること。

（四）土人の暴行に報ゆるに暴行を以てする華僑は警察の處分を受ける。

（五）店屋を借用する華僑に對する家主の賠償請求權が不當に强い。

（六）華僑の地租の税率は白人の二倍に當る。

（七）家主は何時たりとも華僑に退去を要求し得る。

（八）佛國商業會議所の費用の負擔を强制される。

（九）商業文、公文には歐文が强制される。又自署が要求される。

以上が何漢文の著述に現はれた華僑の云ひ分の大要である。

（二）獨の制度

この制度は一八一四年（嘉隆王十三年）に制定され、佛蘭西が承繼したもので、一九二八年九月二十五日總督令は安南に就いて之を左の如く規定した（各邦も同樣）。

一九二八年九月二十五日總督令

第一章　安南ニ於ケル亞細亞外國人永住條件

第一條　安南ニ永住ヲ欲スル亞細亞外國人ニ對シテハ毎年一月一日更新シ得ベキ個人在留證明書ヲ下附セラル。

第二條　亞細亞外國人若クハコレト同視スベキ民族ニシテ本總督令適用ノ目的トナル者左ノ如シ

（一）現存條約ニヨリ佛國ガ治外法權ヲ有スル國ノ國民

（二）外國臣民若クハソノ管轄ニ屬スル者ニシテ亞細亞人種ニ屬スル者、

安南ニ居住スル亜細亜外國人若クハコレト同視スベキ民族ハソノ出身國別ニヨリ各州内ニ設クル幫ニ加入スルヲ要ス。

華僑ノタメ認定セラレタル幫ハ左ノ四種トス。

海南幫、潮州幫、廣東幫、福建幫、及廣南（クンナム）、塗拉（タラ）ニ於ケル客家幫。

華僑ノ數少ナクシテ前項ニ規定スル四幫ヲ必要トセザル地方ニ於イテハ四幫ヲ聯合シテ一トナスコトヲ得。

印度人及他ノ亜細亜外國人若クハコレト同視スベキ民族ノタメ前項ノ處置ヲ必要トスル地方ニ於イテハ關係理事官ノ提案ニ基キ理事長官命ヲ以テ幫ヲ創立ス

第三條　幫ハ幫長及幫全員ノ連帯ノ責任ニ於イテ幫員ノ負フ對人税ノ全額ニ對シ、金錢上ノ責任ヲ有ス。

幫ガ責任ヲ負擔スルコトヲ欲セザル個人ノ入團ハ拒絶スルコトヲ得。拒絶セラレタル者ハ追放セラル。

即ち同一地方語に屬する華僑を以て幫を組織せしめ、幫長に幫員の秩序の維持、人頭税の徴集の責任を負はしめ、以て華僑の監督、取締を徹底せんとの意圖に發したものである

II　貿易狀況

次に支那と佛領印度支那との間の通商協定に就いて一言したい。

印度支那が佛蘭西の領有に歸した直後、支那と印度支那との間には早くも通商問題及移民問題に關する協定が成立したのであるが（一八八六年、一八八七年、一八九五年、一九二八年）、支那はこれらの古い協定を廢棄して、新協定を締結することを申入れた。然しこの申入れは印度支那側の受入るゝところとならず、ために一九三五年七月二十二日の支・印支通商協定の成立に至る六年間、印度支那在住の華僑は無條約國民として取扱はれた。そのため、支那商品は高率關税を適用されて取引の激減を見たのみならず、重税を賦課され、また營業に特殊の取締りを受けたので、華僑は一般に極めて大なる打撃を蒙つた。

一九三五年の支・印支通商協定は、互惠主義に基くバーター・システムを採用し、支那商品に對し最惠國約款を適用することゝしたのみならず、支那人の既得權を確認した上課税、裁判、移民問題に就いても最惠國待遇を與へることを規定した。即ちこの協定により、支那は

(一)印度支那の各地に總領事館を設置すること

(二)交趾支那だけでなく、全印度支那に於いて、居住、旅行及商取引に付き他の外國人と全く對等の取扱を受くること

(三)支那人に對する課税標準は最惠國國民に對すると同一の率に依るべきこと

(四)支那商品に對する高率關税を一部輕減すること、等に關する要求を貫徹することに成功したのである。

印度支那に對する商品供給者としての地位は、香港貿易及鐵道による雲南省及廣西省との貿易は別として、次表に看る如く、一九三〇年—三二年は僅かに二パーセント寡を左右してゐたが、一九三三年より漸く上向に轉じて、一九三四年にはその貿易額は三千八百五十萬フランに達した。然し同年度に於いても總輸入額に對する比率から見れば、僅か四・一パーセントに過ぎない。隣接國たる有利な地位にあり乍ら、而も斯くの如き不振の狀態にあつたのは、印度支那の要求を滿足させる域に支那自體が發達してなかつた點も勿論看過してはならないが、先に述べた如く一九二八年に支那が通商協定を破棄し、無條約狀態にあつたことに原因があつた。從つて一九三五年七月に支・印支通商協定が成立するや、

（百萬フラン）

1934年	1933年	1932年	1931年	1930年	1929年
38.5	35.3	22	29	37	170
(4.1)	(3.8)	(2.3)	(2.2)	(2)	(6.6)
914.2	910.8	938	1,286.0	1,803.0	2,550.0
58.3	43.8	83	89	298	187
(5.4)	(4.3)	(8.1)	(7.9)	(16)	(7.9)
1,060.6	1,014.5	1,017.0	1,120.0	1,841.0	2,612.0

この効果は覿面に現はれ、その輸入額は一九三五年の七千七十萬フランから、一九三六年には九千三十萬フラン、三七年に一億一千四百五十萬フラン、三八年には一億四千三百萬フランとなつた。それぞれ總輸入額に對し七・八パーセント、九・二パーセント、七・三パーセント及七・三パーセントに相當する。

次に印度支那に對する顧客としての地位は、一九三五年の一億九千七百三十萬フラン、卽ち總輸出額の一五・三パーセントを最高とし、その他の年度に於いては比較的印度支那よりの輸出額は少く、且つ年度に依り可成りの差異が見られる。

更に最近三箇年間に於ける兩者間の貿易を商品別で見ると、先づ支那仕向輸出品の中金額に於いて壓倒的の地位を占めるのは米と石炭である。卽ち米は一九三六年に二千五百十五萬七千七百フラン（總輸出額に對し四九パーセント）、三七年に一億千百五十七萬千二百フラン（七九パーセント）、三八年に一千七百七十七萬九千九百フラン（一三パーセント）、石炭は一九三六年に千二百三十三萬六千二百フラン（二四パーセント）、三七年に千三百二十九萬六千四百フラン（九パーセント）、三八年に三千四百七十六萬八千フラン（四五パーセント）となつてゐる。故にこの兩者のみに於いても、一九三六年に七三パーセント、三七年に八八パーセント、三八年に六八パーセントを占めたことになる。斯くの如く對支輸出に重要

第253表　對支貿易額

	1938年	1937年	19 6年	1935年
支那からの輸入	143.0	114.5	90.3	70.7
(總輸入に對する%)	(7.3)	(7.3)	(9.2)	(7.8)
總輸入	1,947.2	1,562.4	974.7	901,4
支那への輸出	75.7	139.9	51.1	197.3
(總輸出に對する%)	(2.7)	(5.4)	(2.9)	(15.3)
總輸出	2,843.8	2,594.1	1,708.1	1,298.3

Tableau du commerce extérieur 1938, p.29

な地位を占める米に對し、華僑が米の取引及精米事業を殆んど獨占し、又海外貿易に就いても輸出業者として活躍してゐる事實を想起すれば、華僑の印度支那に占むる地位は思半ばに過ぎるものがあらう。因みに印度支那米の主要輸入港は汕頭、厦門、上海及廣東である。

その他の商品として注目に値ひするものは、護謨である。一九三六年には六百三十三萬二百フラン、三七年に三百五十二萬二千フラン、三八年に二百萬七千五百フランを輸出した。

次に支那からの輸入品で、價格に於いて重要なものは錫と生絲である。

錫は既に「鑛物」の項で述べた如く、雲南省箇舊錫公司で產出されるもので、その輸入額は一九三六年に三千七十七萬七千フラン、三七年に三千八百四十九萬六千三百フラン、三八年には約二倍の增加を示して七千二百五十六萬六千百フランに達した。總輸入額に對し、各〻三二パーセント、三三パーセント、五〇パーセントに相當する。

第254表　支那との貿易状況

商品名	輸入					
	頭			千フラン		
	1936年	1937年	1938年	1936年	1937年	1938年
牝牛	11	6	2,949	0.6	1.0	658.8
牡牛	16	122	4,033	3.0	28.7	1,139.1
野牛	—	—	1,742	—	—	693.9
乳呑豚（頭）	14,612	8,099	12,134	156.1	90.0	201.5
粗皮	89.8	172.0	440.0	359.7	957.8	118.0
獸毛	29.2	12.4	45.2	357.6	746.6	3,253.2
支那素麺	1,949.7	1,751.0	1,210.2	3,702.0	4,401.3	4,813.6
莎澱、マニホット粉及澱粉	82.5	87.7	5.6	76.8	110.4	7.7
乾野菜及その粉末	132.9	9.1	2.2	84.6	8.4	3.3
馬鈴薯	968.5	749.1	650.7	559.4	412.2	280.7
新鮮なる食卓用果實	2,286.7	2,855.3	2,817.0	1,664.9	2,419.5	4,454.0
乾、罐詰の食卓用果實	370.8	651.2	364.1	865.5	1,302.0	867.9
油性果實及種子	852.0	30.1	156.9	408.5	21.5	259.9
砂糖製品	44.1	26.4	36.7	125.8	77.1	138.3
茶	210.0	367.3	448.1	2,143.6	5,270.1	7,264.6
煙草	273.0	238.6	414.1	1,241.7	1,442.3	3,050.2
揮發油	2.4	1.6	16.5	6.2	4.7	141.4
精油	4.5	39.0	37.2	41.4	1,116.7	1,186.6
藥品類	115.4	90.3	126.5	382.5	361.3	813.3
角材又は鋸引きの材木	36.0	16.2	17.3	13.3	5.6	4.2
薪、小枝束、柴束	1,066.2	1,094.5	1,368.6	86.5	97.3	138.9
他の普通材	1,282.8	2,096.0	1,232.9	115.4	170.9	120.2
粗綿	1,205.5	952.7	—	5,116.2	5,992.9	—
綿屑	—	135.4	58.2	—	580.7	200.8
大麻	382.2	251.5	1.8	293.5	281.0	2.5
新鮮なる野菜	2,278.3	2,360.6	2,451.4	1,248.4	1,745.3	2,341.5
鹽漬、罐詰の野菜	1,167.5	1,383,8	1,569.2	825.9	1,540.2	2,314.8
樣櫚	181.3	122.5	61.5	91.2	77.5	35.1
パルプ	634.1	472.3	—	516.7	616.7	—
その他の各種屑	395.3	473.4	355.2	162.2	131.2	101.4
並酢（ヘクトリットル）	82	83	98.1	7.7	10.8	15.9
高陵土	1,846.4	1,717.1	1,741.7	318.8	510.6	658.5
工業用土石	8,986.2	9,535.6	5,812.0	396.6	339.7	439.0
金（瓩）	—	6k544	16.3	—	166.8	639.9
錫	2,228.0	2,825.5	2,498.7	30,777.0	38,496.3	72,566.1
アンチモニー	840.7	681.0	119.5	503.6	418.9	179.3
藥品類	49.9	48.9	37.4	924.5	1,284.4	1,178.8
ジョスチック	1,130.3	1,879.9	1,123.7	1,626.1	4,204.0	3,486.1

土器	130.0	138.3	189.0	53.3	79.3	123.7
陶器	190.3	141.4	46.1	630.0	638.6	290.9
苧、大麻、亞麻絲	6.0	15.9	0.0	72.2	136.0	0.8
生絲	625.9	297.8	80.0	19,611.3	17,859.4	4,323.9
麻袋	70.2	26.8	23.4	84.4	26.0	13.4
綿織物	165.4	194.4	200.8	3,724 6	5,927.1	7,787.3
絹織物	11.0	19.5	23.1	818.8	2,115.8	3,317.3
衣服及下着類	2·4	0.7	0.5	25.2	46.5	47.9
紙	1,588.4	1,459.4	1,223.2	5,296.5	7,746.4	9,038.0
書籍	45.6	9.9	17.1	219.2	74.7	154.0
製皮	10.2	9.9	8.1	149.6	132.2	196.2
各種金屬品	37.6	15.7	59.5	124.3	86.6	206.8
その他	1,369.8	1,569.2	1,561.1	4,231.6	4,191.6	3,726.4
合計	35,472.3	37,112.4	30,160.9	90,244.8	114,503.2	142,985.6

輸出						
商品名	瓲			千フラン		
	1936年	1937年	1938年	1936年	1937年	1938年
粗皮	*0.0	17.5	1.0	0.0	33.8	3.8
乾、鹽、燻製魚	41.6	56.8	98.6	138.6	78.8	148.1
獸類の骨及皮跡	924.7	1,334.1	870.3	180.0	260.2	191.1
米及副產物（風袋込）	55,326.3	125,488.0	18,423.6	25,157.7	111,571.2	17,779.9
乾燥元豆	*14.3	28.9	27.7	10.4	19.3	22.9
小豆莖及茗荷	13.4	9.2	12.8	49.3	30.7	83.9
肉桂	13.1	14.2	13.4	117.9	66.0	100.3
シガレット	0.2	1.1	34.5	3.9	12.6	387.8
亞麻の油	2.3	5.1	7.5	2.7	9.6	35.3
漆	4.3	4.3	39.8	22.8	26.9	268.7
鹽	1,066.5	355.6	157.4	6,330.2	3,522.0	2,007.5
木材及木炭	605.9	4,728.4	1,313.0	176.3	1,910.1	513.3
綿	50.4	166.1	41.5	193.3	833.0	222.7
竹	72.3	241.9	121.0	26.8	90.2	34.0
クナオ	24.9	18.3	29.6	12.5	8.9	11.2
油性種子の油粕	104.6	67.3	36.9	15.5	37.2	11.5
並製葡萄酒（ヘクトリットル）	142	2,853.3	304.1	53.1	707.5	133.9
硅砂	19,589.7	20,939.0	5,161.7	192.5	168.5	43.3
煉瓦	523.4	226.7	549.4	6.9	9.0	33.7
セメント	2,250.6	3,661.9	14,797.5	638.0	924.6	5,788.5
セメント又はコンクリートを塗つた筒管	23.1	10.4	521.4	6.4	2.7	183.5
他の建築材料	—	109.7	2,075.1	—	0.9	73.3
無煙炭	300,194.9	261,603.9	445,366.9	12,336.2	13,296.4	34,768.0
鐵石	469.2	407.7	1,746.4	1,185.5	931.4	3,993.7

並製石鹸	32.6	43.6	27.6	45.8	77.6	77.8
硝子、水晶製コップ	1.3	3.1	1.3	5.9	7.7	14.5
並製硝子	0.9	1.6	3.4	3.4	4.3	14.8
壜	26.4	11.5	1.2	7.5	7.2	3.1
綱	2.5	6.8	3.1	5.2	27.9	9.5
綿織物	1.2	37.4	46.6	11.8	352.3	452.5
羊毛の衣服	0.5	1.6	26.3	3.2	13.0	265.7
衣類	39.9	34.0	23.9	195.8	570.0	489.9
紙及紙製品	18.7	15.2	42.1	76.6	79.9	271.3
製皮	15.8	16.2	14.1	61.7	119.7	172.3
機械類	19.4	23.2	58.8	473.8	200.5	671.1
機械工業用部分品及機械	12.4	10.8	46.2	68.5	229.6	138.4
器具	26.4	28.9	237.1	49.3	63.3	877.7
鐵製器材	319.3	7.5	159.6	546.1	28.0	317.8
釘及鑿	7.3	30.8	39.0	5.8	51.3	146.9
螺旋、ボールト、肱金蝶番等	17.8	13.4	44.8	36.6	12.4	95.8
家具類	244.9	274.9	94.9	428.3	739.9	314.5
室内装飾具	59.1	11.5	44.1	30.1	18.4	89.2
木製品	203.3	235.9	195.0	131.7	114.4	163.4
自動車	15.8	8.1	54.5	182.9	92.5	829.1
護謨輪、その他	6.5	2.5	14.2	74.2	54.5	374.6
ゼ　ス　合	1,502.4	1,715.1	1,859.8	1,785.8	2,146.1	3,074.5
合　　計	338,712.9	422,370.7	494,527.1	51,086.5	139,880.2	75,704.3

(Tableau du commerce extérieur de l'Indochine, 1938, p. 37)

生絲の輸入額は一九三六年に千九百六十一萬三百フラン（二一パーセント）、三七年に千七百八十五萬九千四百フラン（一五パーセント）であつたが、一九三八年には激減して四百三十二萬三千九百フラン（三パーセント）となつた。從つて兩者のみを合しても、總輸入額に對し、一九三六年に五三パーセント、三七年に四八パーセント、三八年に五三パーセントを占めた。輸出に於ける石炭及米と地位と殆んど同じ重要性を有することになる。

二　佛領印度支那と日本との經濟關係

一　概　說

佛領印度支那と、我國とは一衣帶水の地にあるにも拘らず、兩者の經濟關係は現在までのところ極めて稀薄であつた。貿易關係は獨立の節を設けて述べるからこゝでは觸れないとして、先づ印度支那への本邦人移民渡航者數その他に關する數字を見よう。

先づ、佛領印度支那に在留する本邦人、人口を見るに、最近では寧ろ減少の傾向にあり、昭和十年十月一日現在で僅かに二百二十五人を數へるにとゞまる。尤もこの外に少數の朝鮮人及臺灣人がある筈であるが、これを加へても、恐

第255表　佛領印度支那への本邦移民渡航許可數

昭和1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年
6	4	6	22	18	15	7	25	22	18

（帝國統計年鑑）

第256表　佛領印度支那在留日本內地人

10月1日現在	大正元年	大正4年	大正9年	大正14年	昭和5年	6年	7年	8年	9年	10年
男	55	199	121	126	179	149	127	* 119	119	115
女	228	557	240	161	167	158	138	* 126	117	110
計	283	756	361	287	346	307	265	* 245	236	225

（帝國統計年鑑，昭和8年の數字は，帝國統計年鑑に發表なきため，外務省調査部，海外各地在留本邦人口表による）

第257表　佛領印度支那在留日本人職業別人口數

	昭和5年 男	昭和5年 女	昭和5年 計	昭和10年 計
農業	18	1	19 (4.7%)	11
林業	—	—	—	
水產業	—	—	—	1
鑛業	—	—	—	—
工業	21	—	21 (5.1%)	5
商業	96	23	119 (29.3%)	76
交通業	42	—	42 (10.3%)	—
公務，自由業	17	3	20 (4.9%)	9
家事使用人	1	14	15 (3.7%)	54
その他	35	133	168 (41.5%)	83
計	231	174	405 (100%)	239

（昭和5年は，在外本邦人國勢調査報告により在留本邦外地人を含む，昭和10年は外務省調査部の海外在留本邦內地人職業別人口表により外地人を含まない）

第258表　佛領印度支那在留日本人民籍別人口數

	昭和5年 男	昭和5年 女	昭和5年 計	昭和8年 男	昭和8年 女	昭和8年 計
內地人	179	167	346	…	…	245
朝鮮人	40	4	44	…	…	48
臺灣人	12	3	15	…	…	17
計	231	174	405			310

（在外本邦人國勢調査報告書．昭和8年は外務省調査部海外各地在留本邦人人口表による）

らく三百人に滿たないであらう。

更にこの在留本邦人の職業別及民籍別統計を示せば右表及上表の如くである

右の人口に關する諸統計から見ても、日本と佛領印度支那との經濟關係が如何に稀薄であるかが、略ゞ推察されるであらう。その原因は、どこにあるのであらうか？　印度支那そのものが一般にまだ十分經濟的に開發されてゐないことがその主たる原因でもあるが、特に日本の關係に於いては、印度支那が通商條約の自由締結權を有せず、日本が佛蘭西の了解なしには之に對し積極的に働きかけることが出來なかつた點に根本原因があるやうである。即ち印度支那はその他の佛蘭西領植民地と同じく、本國によつて決定される關稅政策に從ふことになつてをり、從つて印度支那在住の佛蘭西人及佛蘭西本國の印度支那關係業者によつて組織されてゐる印度支那商工會が佛領印度支那の關稅政策に對して決定的な支配權を有してゐることにある。即ち外國商品の消費者たる土民の利益が全く考慮されることなく、關稅政策その他の一般經濟政策が、專ら佛蘭西本國及印度支那在住の佛蘭西商工業者の利害を中心として決定されてゐたところに、日本と佛領印度支那との經濟關係が地理的好條件にも拘らず緊密になり得ない根本原因があつたのである。日本が佛蘭西本國よりも印度支那に近く