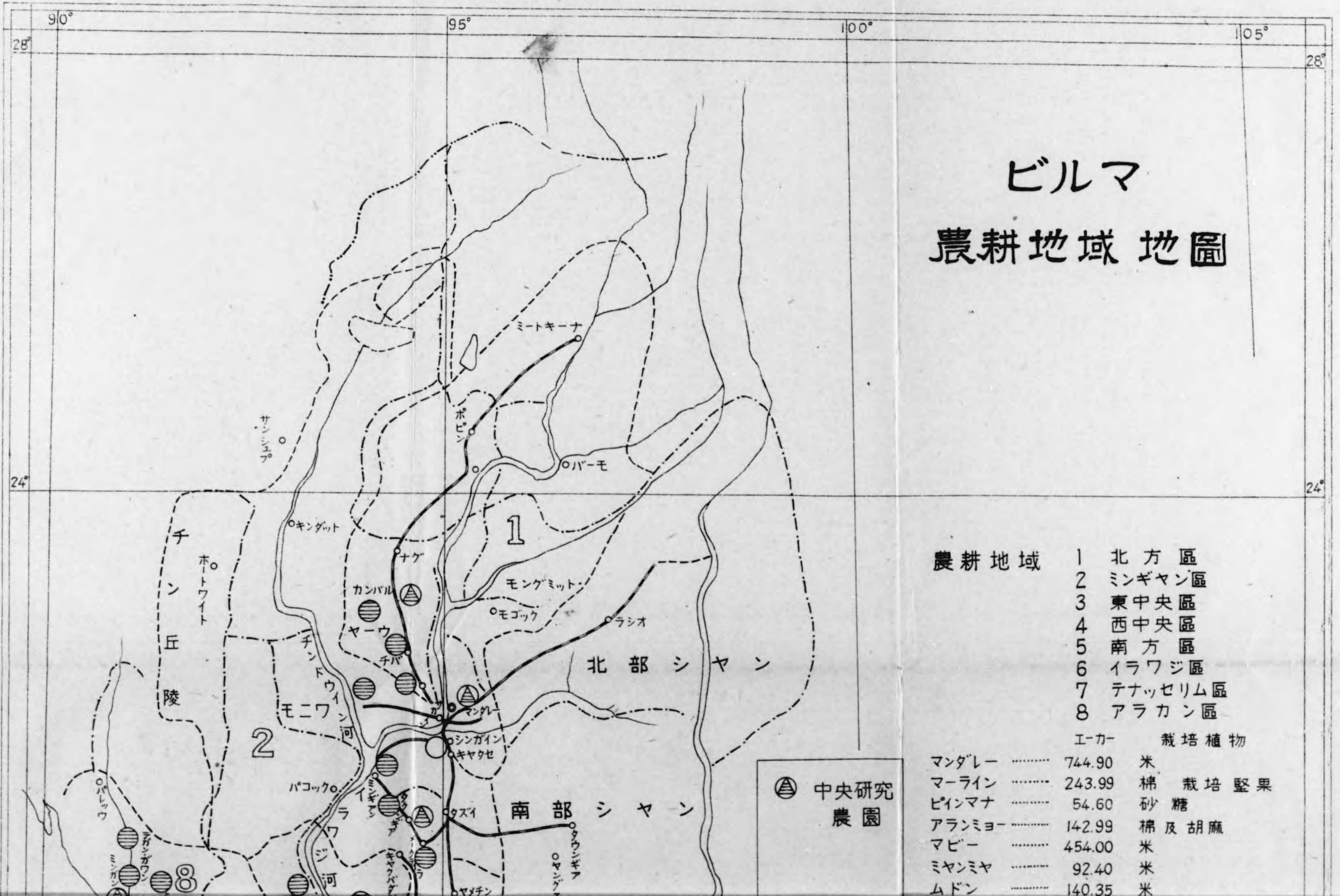


4 各種作物の成熟面積及其の生産量表

作物	五箇年平均		一九三八—三九年	
	面積 (ヘクタール)	生産量 (ト)	面積 (ヘクタール)	生産量 (ト)
小麦	三、九〇〇	五〇〇	一、二九八	一三六
大麦	六〇〇	一〇〇	七〇一	六九
粟	二、四〇〇	四〇〇	一、六〇九	一三〇
黍	一、二〇〇	三〇〇	二、七〇九	九一五
白				
白豆	二八、三〇〇	一六、三〇〇	一〇四、五五五	一四、五六七
黑豆	一三九、八〇〇	二二、八〇〇	一〇三、四三九	一五、八二六
玉蜀黍	四二、九〇〇	四、五〇〇	三〇、八三一	四、五三二
大豆	一〇二、四〇〇	二四、二〇〇	一〇六、八一六	二一、四七〇
小豆	一六、八〇〇	三、八〇〇	一八、七二九	二、〇〇四
蚕豆	三五、八〇〇	八、一〇〇	二二、六三四	六、六九〇
豌豆	三一、二〇〇	六、七〇〇	三二、八七八	五、六五五
大				
大豆	二七、一〇〇	五、二〇〇	二七、六〇六	七、二六〇

作物	五箇年平均		一九三八—三九年	
	面積 (ヘクタール)	生産量 (ト)	面積 (ヘクタール)	生産量 (ト)
小麦	三、九〇〇	五〇〇	一、二九八	一三六
大麦	六〇〇	一〇〇	七〇一	六九
粟	二、四〇〇	四〇〇	一、六〇九	一三〇
黍	一、二〇〇	三〇〇	二、七〇九	九一五
白				
白豆	二八、三〇〇	一六、三〇〇	一〇四、五五五	一四、五六七
黑豆	一三九、八〇〇	二二、八〇〇	一〇三、四三九	一五、八二六
玉蜀黍	四二、九〇〇	四、五〇〇	三〇、八三一	四、五三二
大豆	一〇二、四〇〇	二四、二〇〇	一〇六、八一六	二一、四七〇
小豆	一六、八〇〇	三、八〇〇	一八、七二九	二、〇〇四
蚕豆	三五、八〇〇	八、一〇〇	二二、六三四	六、六九〇
豌豆	三一、二〇〇	六、七〇〇	三二、八七八	五、六五五
大				
大豆	二七、一〇〇	五、二〇〇	二七、六〇六	七、二六〇
赤豆	一五、九〇〇	一、四〇〇	一七、四八八	六二六
黑豆	一九、一〇〇	二、九〇〇	二二、七五七	三、三九三
大豆	一三、三〇〇	二、九〇〇	一一、六五六	一、三五四
大豆	一二、三〇〇	二、二〇〇	一一、四七四	一、七九〇
大豆	一五、三〇〇	三、三〇〇	一五、九六八	三、〇九八
赤				
赤豆	八、七〇〇	一、八〇〇	七、三四四	一、一〇九
大豆	二七、二〇〇	五、〇〇〇	二九、二四三	三、二一七
大豆	二五、四〇〇	三、五〇〇	二二、四五六	五、四五七
大豆	一一、一〇〇	一、七〇〇	一一、五七三	二、〇八七
大豆	一四、七〇〇	五、八〇〇	一四、九八三	三、八九六
大豆	九、八〇〇	一、八〇〇	七、〇三六	六九七
小				
小豆	一、一〇〇	二、四〇〇	八、一九一	一、一六三
大豆	一一、二〇〇	二、四〇〇	一一、六一二	一、六八八
大豆	一五、二〇〇	二、三〇〇	二二、七三四	三、〇六二
大豆	一、一〇〇	一、七〇〇	一四、八八三	二、五〇四
大豆	一三、八〇〇	二、一〇〇	一一、一一六	八三四
落花生				
花生	二、五〇〇	一、三〇〇	二、四〇〇	一、〇六〇
花生	一一、〇〇〇	二、三〇〇	八、一九一	一、一六三
花生	二二、四〇〇	二、四〇〇	一一、六一二	一、六八八
花生	一五、二〇〇	二、三〇〇	二二、七三四	三、〇六二
花生	一、一〇〇	一、七〇〇	一四、八八三	二、五〇四
花生	一三、八〇〇	二、一〇〇	一一、一一六	八三四



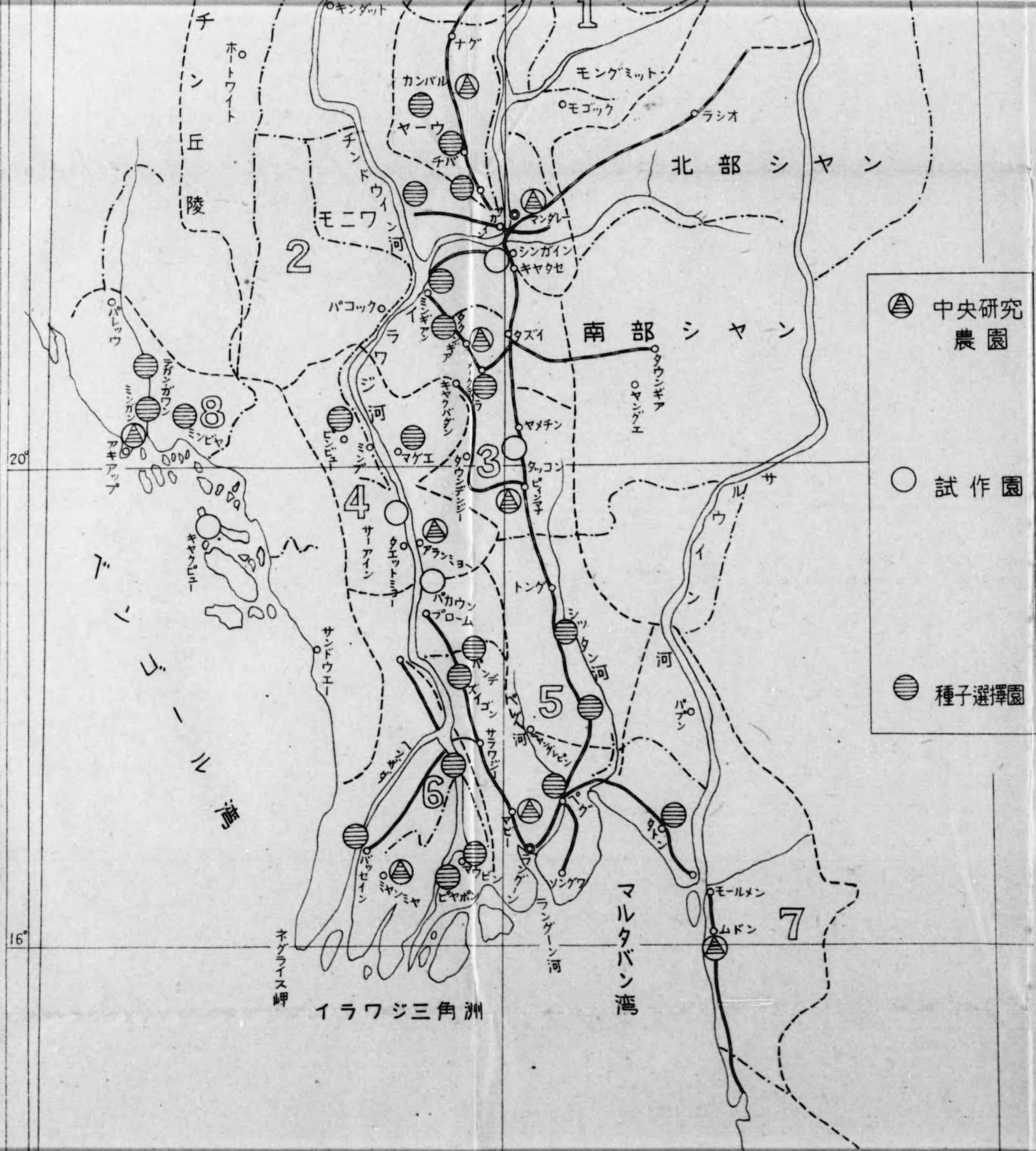
ビルマ

農耕地域地図

- 農耕地域
- 1 北方區
 - 2 ミンギヤン區
 - 3 東中央區
 - 4 西中央區
 - 5 南方區
 - 6 イラワジ區
 - 7 テナッセリム區
 - 8 アラカン區

エ-カ-	栽培植物
マンダレー	744.90 米
マーライン	243.99 棉 栽培 堅果
ピンマナ	54.60 砂 糖
アランミョー	142.99 棉 及 胡麻
マビー	454.00 米
ミヤンミヤ	92.40 米
ムドン	140.35 米

⊙ 中央研究農園



農耕地域

- 1 北方區
- 2 ミンギャン區
- 3 東中央區
- 4 西中央區
- 5 南方區
- 6 イラワジ區
- 7 テナッセリム區
- 8 アラカン區

▲ 中央研究農園
 ○ 試作園
 ⊗ 種子選擇園

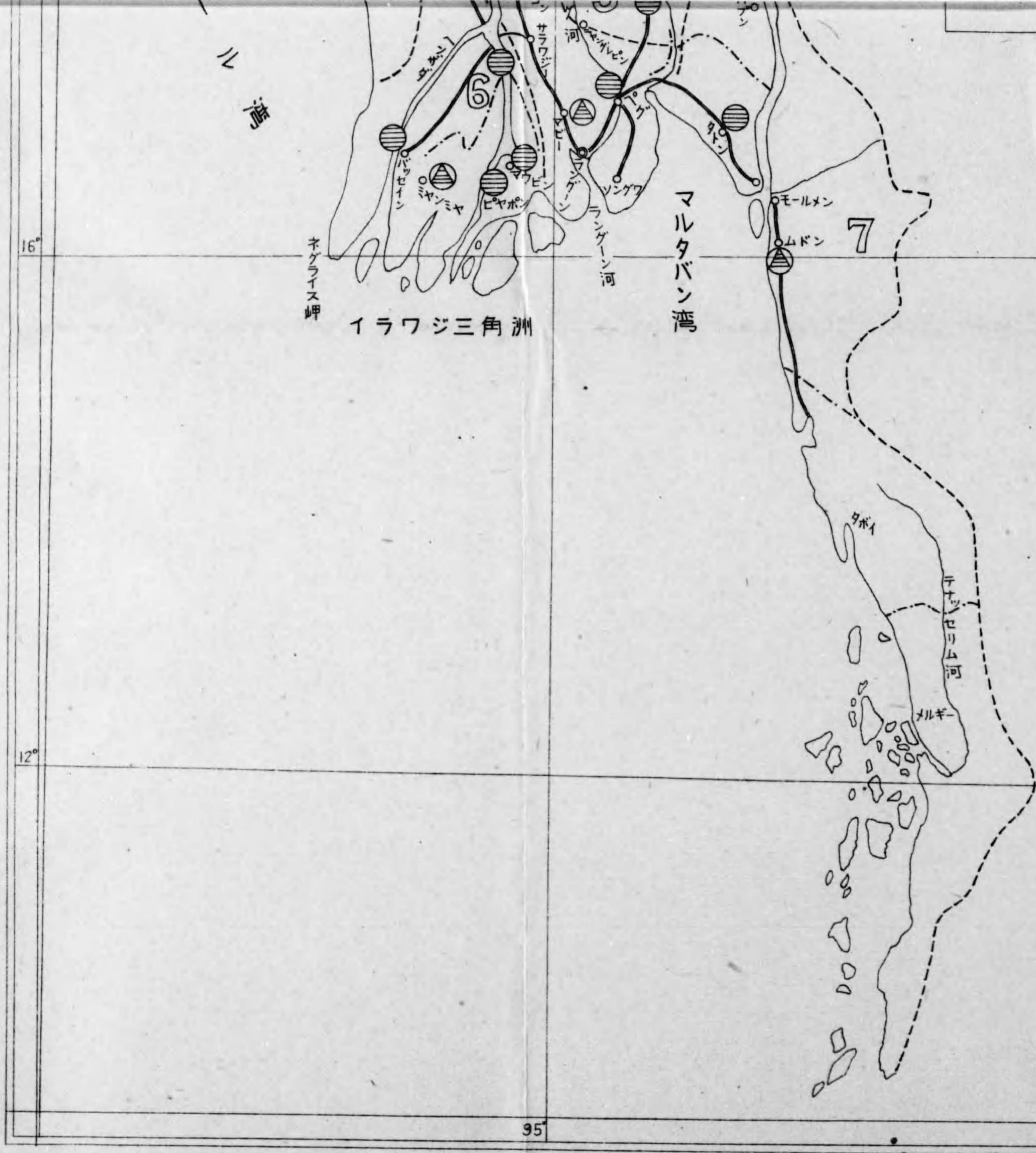
エーカー 栽培植物

マンダレー	744.90	米
マーライン	243.99	棉 栽培 堅果
ピンマナ	54.60	砂糖
アランミョー	142.99	棉 及 胡麻
マビー	454.00	米
ミヤンミヤ	92.40	米
ムドン	140.35	米
アキアッポ	49.45	米 及 ココ 椰子
カンバル	533.74	雑作
タッコン	106.82	
サーイン	11.80	煙草
キャクピュー	22.55	ココ 椰子
パカウン	16.23	桑
パズ	104.56	小麥 木棉 栽培 堅果 やはず えんどう (飼料)
タトン	150.69	米
ペグ	180.33	米
ニヤングレビン	17.19	米
パンデ	126.70	米
ヘンザグ	148.00	米
マウビン	154.82	米
チバ	83.60	米
ピユ	146.01	米
マゲエ	204.63	栽培 堅果
ピンビュー	160.68	木棉
ケーモン	305.42	木棉 及 やはず 豌豆
シンガイン	101.61	米
ピヤポン	184.68	米
バッセイン	151.42	米
テガンガワン	87.08	米
ミンビヤ	107.50	米
ミンガン	78.91	米
キャクピュー	53.40	米
ズイゴン	20.80	米
ミンギアン	197.54	木棉

20°

16°

パンデ	126.70	米
ヘンザグ	148.00	米
マウビン	154.82	米
チバ	83.60	米
ピユ	146.01	米
マクエ	204.63	栽培堅果
ピンビュー	160.68	木棉
ケーモン	305.42	木棉及やはず豌豆
シンガイン	101.61	米
ピヤポン	184.68	米
バッセイン	151.42	米
テガンガワン	87.08	米
ミンビヤ	107.50	米
ミンガン	78.91	米
キヤクピュー	53.40	米
ズイゴン	20.80	米
ミンギアン	197.54	木棉
タウンギア	16.15	木棉
メークティラ	23.64	木棉
エーユ	45.65	米



地域別	所		別	
	總面積	農業者	在農面積	不在農業者
一九二八年	一八、五二〇	一四、八四四	一、〇九五	二、五八一
上ビルマ	一〇、六〇七	七、六五二	七六七	二、一八八
下ビルマ	七、九一三	七、一九二	三二八	三九三
上ビルマ本土	一九、一四九	一二、七九〇	一、四三一	四、九二八
下ビルマ本土	一一、〇五六	五、八〇三	九六八	四、二八五
一九三六年	八、〇九三	六、九八七	四六三	六四三

北	西	東	南	テ	イ	ア
個	ミ	中	中	ナ	ラ	ラ
人	ン	中	中	方	方	方
方	方	方	方	方	方	方
計	計	計	計	計	計	計
關	關	關	關	關	關	關
藥	藥	藥	藥	藥	藥	藥
家	家	家	家	家	家	家
區	區	區	區	區	區	區
一一五	一	一	一	二七	四	九
一〇四	一五	一	一	四五	一	三二
五二一	一	二九	四三	三九	七九	一六
五七	一	一	一	三九	一	一八
二五四	一	一	一	二五四	一	一
七五〇	一	一	一	二五二	四〇四	三三

農地所有者別面積

(單位千エーカー)

一四 林業

(一) 樹林相

1 海岸林

海岸の沖積地及び河川の感潮部に沿うて發達する。此の森林は今日薪炭材を多量に供給してゐるが、建築材の適種が混生し、且つ山地に比して伐採、運搬に便なる爲に今後大いに開發されるのであらう。此の海岸林を更にマングロウ林と沿潮林とに分けることが出来る。

(1) マングローブ林

マングローブ林は波の静かな泥の多い平坦な海岸、殊に入江、河口に多い。高さ概ね十一二十米の密生林を形成す。満潮の際は樹林の下部は海水に浸り、干潮の際は泥土が露はれ、泥土上には吸根が突き出てゐる。

(2) 沿潮林

沿潮林は海岸のみならず、陸地内部の河川感潮部にも生ずる。マングローブ林に似てゐるけれども、一般にマングロウが少いか或は之を缺いてゐる。平均樹高は十一十五米である。此の林下には灌木状の下生が多い。大潮の時には浸水するけれども、通常は潮水を餘り被らない所に生じてゐる。(ヒルギダマシ屬)が主要樹種である。

(3) 沼澤林

沼澤林はイラワチ河流域の大沖積地帯、殊に此の河と(ライイ)との間に最も發達してゐる。又チンドウイン河に沿つて、その沼澤の周縁にも多い。要するに沖積土に限つて發達し、雨季に一、五米位浸水する河畔や低凹地に

多い。此の森林は喬木層、亞喬木層、灌木層、地被層の四層から出来てゐる。

2 熱帯林

熱帯林は多湿、高い恒温の氣候に恵まれて發達してゐる。曾ては廣大な面積を占めてゐたのであるが、人為的破壊の進むに従ひ、氣候が次第に乾燥し、其の爲に熱帯林は漸次減少し、今日は湿度の高い地域に限られてゐる。

(1) 鬱蔽熱帯林

鬱蔽熱帯林の平均樹高は、四五―六五米、時に之以下である高さ八十米の大喬木も稀ではなく、巨木の枝下の樹幹が高さ二五―三〇米以上に達することがある。湿度が高い爲に山火は滅多に起らない。その爲に落葉は徐々に腐敗し、肥沃な黒い腐植土が出来てゐる。此の森林は四―五層の植物層が區別出来る。

(2) 開齋熱帯林

開齋熱帯林は前記の鬱蔽熱帯林に比して、湿度が少し低いこと、植物層が三―四層であること、常緑植物の数が少いこと等で區別出来る。斯くて比較的開齋であり、通過も幾分か可能である。ベグ、ロマスの東部に發達し、ラングーン地方では低い多湿地に生じてゐる。然し通常は比較的礫質の土壤上に、或は礫又は砂岩上に堆積せる浅い沖積土上に發達してゐる。後述の混合林との區別が屢々困難である。主要樹種は前者と大體同様であるが、種類が少く、又灌木が少い。

3 常緑山岳林又は温帯林

此の森林は高度の影響に因つて生ぜるものである。テナツセリムでは一、〇〇〇米まで下つてゐるが、ベグ、ロマスでは此の高度では見られない。土壤の不透過性と炎熱期の乾燥せる北西風の爲に此の相違を生じてゐる。

乾燥常緑山岳林

乾燥常緑山岳林は山脈の稜線附近に發達してゐる。此の點では後述の高地混合林に似てゐる。通常海拔一、三〇〇〜二、一〇〇米間に發達してゐる。然し南斜面又は西南斜面では一、〇〇〇米邊まで下つてゐる。平均樹高は一三〇〜一八米である。日射が激しく、乾燥の甚しい所では樹木の成長は矮小である。炎熱期中は乾燥が甚しい爲に、山火が起り易い。その爲に腐植質の生成は局部的である。此の乾燥常緑山岳林を更に高地乾燥常緑林と低地乾燥常緑林とに分けることが出来る。

高地乾燥常緑林は東部山地の稜線部に限られ、一、八〇〇米以上の高地に發達してゐる。人里から遠く離れてゐる爲に山火は餘り起らない。低地乾燥常緑林に漸々と移行し、兩者の境界は概ね不分明である。然し卓越風に著しく影響される土地では兩者の區分は比較的明かである。高地乾燥常緑林は主に樹高六〜一〇米位の比較的小形の樹木から形成されてゐる。非常に密生してゐるので通過は困難である。トンギー地方のナート山の頂では此の森林は山岳牧草地に直接移行する貧弱な灌木林となつてゐる。

攀緣植物は餘り長大でなく、蘭類その他の着生植物が多い。又蘚苔類、羊齒類等が樹幹を蔽うてゐる。低地乾燥常緑林の平均樹高は一五〜二五米で、比較的矮小な森林である。その樹高は生育地斜面の方面、湿度によつて相違してゐる。此の森林中の樹性は後述のエングリン一名紅土林の樹性に稍似てゐる。低地乾燥常緑林と稱するもの前者に比して低地の意味であつて、殆んど全部一、三〇〇米内外の山地に生じてゐる。山火事は屢々起る。

4 松 樹 林

松樹林は山地の南又は西南斜面に限つて生じてゐる乾燥の爲に山火事を起し易い。平均樹高は二〇〜二五米である。又日射の激しい斜面では頗る矮小のこともある。此の森林の主要樹種はマツ屬の一種であるが、本種が純林を形成することは極めて稀である。乾燥山岳林の樹種と混生してゐることが屢々ある。果物の様な實を生ずる攀緣性又は半攀

緣性の竹類が此の森林中に珍らしくない林下の地面は概ね松の落葉に密に被はれてゐる。幼苗が萌芽出来ないほど密に被つてゐる所もある。

松樹林は比較的乾燥してゐるにも拘らず着生植物が多い。

5 濕潤山岳林

濕潤山岳林は海拔一、〇〇〇〜二、〇〇〇米の山地に發達し、その外觀は平地の眞の熱帯林に非常によく似てゐる。センダン科、ムクロジ科、サルナシ科、アブギリ科、ウルシ科、アカテツ科等の如き植物が繁生せる點で熱帯林としてゐる。此の森林の平均樹高は熱帯林に於けるよりも低い。非常に密生し、湿度が高い爲に山火事は起らず、従て腐植質の生成は妨げられない。此の森林は山地の河流に沿つて發達してゐる。

流に沿つて半攀緣性の竹が生じてゐる。籐屬以外にはヤシ類は極く稀である。唯低い所にピンラウジ屬サタウヤシ及クジャクヤシが生育してゐる。

6 落 葉 樹 林

落葉樹林は有用材を多量に産す。乾季には全部或は殆んど全部の樹木が落葉するので落葉樹林の名稱が附けられてゐる。本森林中は炎熱期には露が多い。多濕地の樹林は落葉は一齊に起るのではなく、又同じ周期で起るでもない。山火事は屢々起り、且つ破壞的である。落葉樹林は多種多様の形態を有してゐるが、大別して開密、混合、乾燥の三型が區別出来る。

(1) 開密落葉樹林

開密落葉樹林は乾燥してゐる爲に矮小屈曲せる樹木が多い。有用材はエング樹である。エング樹はビルマ人に頗る廣く利用されてゐる有用材である。

此の開窟落葉樹林を更に次の如く三に分けてゐる。

(イ) 山岳エンゲ林、東部に多い。

(ロ) 低地開窟落葉樹林

此の森林は東部山地の比較的低い支脈全體の主として變成岩又は片岩又は紅土上に生じてゐるが、此の森林の概観はエンゲ林と同様である。平均樹高は一〇〜二〇米である。

イ、エンゲ林又は紅土林

主に紅土上に發達してゐる。平均樹高は生育地の土壤状態によつて相違する。即ち純紅土では樹高一〇米前後であるが、粘土の濕在する土壤では二五米前後の樹高である。大抵の樹幹は暗灰色又は黒色を呈し、樹皮は概ねボロ／＼して居り、裂目が出來てゐる。エンゲ樹及び二、三種を除いては樹木は大抵屈曲し、すんぐりした樹相を呈してゐる。そして此のエンゲ林に獨特の景觀を與へてゐる。

エンゲ林中の大抵の樹木は落葉樹であり、最も暑い時期に開花す。灌木は攀緣植物と共にエンゲ林中には比較的少い。然し着生植物は非常に豊富である。

ロ、低地開窟落葉樹林

低地開窟落葉樹林は前記のエンゲ林に似てゐるが、後述する低地混合林の樹種が多數生育し、エンゲ樹が稀であること、及び粘土上に發達すること等の點でエンゲ林とは異つてゐる。低地開窟落葉樹林の土壤は頗る重く、固く、通常は帶黄色の粘土で、モロコシ屬の禾本科草木が繁つてゐる。又は灰色の沖積層でチガヤ類が繁つてゐる。

低地開窟落葉樹林は更に二つの群に分けることが出来る。一つは主に西南からの西斜面に生じ、他の一つはベゲ附近にあるもので東斜面附近の土地に特有のものである。

低地開窟落葉樹林の成長及び樹高はエンゲ林と同様である。大抵の樹種が此の兩者に生じてゐる。チークも稀ではない。

7 混 合 林

混合林は前記開窟落葉樹林と概観、樹高、成長、攀緣植物の點で殊に相違してゐる。

此の森林は有用材を最も多量に藏するので林業者に最も重要視されてゐる。そして此の混合林は沖積地混合林と高地混合林とに區分することが出来るのである。

(1) 沖 積 地 混 合 林

沖積地混合林は山麓から河岸に至る沖積地に主に發達してゐる。イラワチ河、其の他の大河に沿うてサヴァンナの形狀を呈し、山地附近では高地混合林へと漸次移行してゐる。高地混合林に比して多濕型であり従て樹木も攀緣植物が多く、竹類は貧弱である。乾燥氣候を示すところの矮小草本は此の沖積地混合林には無いが、或は殆んど無い状態である。

沖積地混合林を更に次の如く細分することが出来る。

(い) 低地混合林

(ろ) サヴァンナ混合林

(は) 海濱混合林

(に) 高地混合林

(い) 低 地 混 合 林

低地混合林にはエンゲ林(紅土林)の標徴樹種が無いこと及び禾草類が密生してゐないことによつて低地開窟落葉

樹林と區別出来る。又低地混合林には攀緣植物が繁茂してゐるので景觀も異つてゐる。平均樹高は二〇〇〜三〇〇米、時に三〇〇米以上に達することもある。

(ろ) サヴァンナ混合林

大河の沖積地に最も著しい發達が見られる。又廣い谷の沖積地にも見られる。

樹高はエングリンに於ける様に低い。周圍に繁茂せるエレファントグラスよりも低いことさへもある。その樹冠はすんぐりしてゐたり、疎らに擴つてゐたり、時に長く長立してゐたり、或は平たくなつてゐたりする。サヴァンナ混合林の主な形質はエレファントグラスが非常に繁茂してゐることである。此の爲に野火が起り易く、樹木の蒙る被害も大きい。

(は) 海濱混合林

海濱混合林は前記低地混合林の一種で砂質の海濱に好んで生育する樹木が混生して通常は狭い植物帯を形成してゐる。汀線に沿うてはゐるが、潮水に浸されることはない、或る程度沿潮林と附近の陸地内部の森林との混合せるものと見ることも出来る。

(に) 高地混合林

高地混合林はチークを主要のものとするのであり、軟い砂岩地帯に専ら發達してゐる。東部では山地の比較的古い地層にも生じ此の森林の平均樹高は約三五米にも達してゐる。軟砂岩地帯では巨木を生ずるが然し黒花崗岩質及び片岩質の土壤地帯では二五米以下が普通である。林下にはチクグラスと稱する(アシボン屬)が生育してゐる。砂岩の分解せる黄色又は灰色の表土が到る所に露出してゐる。山火事は屢々起る。竹が枯れた時の山火事は甚大な害を生ずるが、然らざる場合の山火事被害は左程ではない。樹種は低地混合林よりも少く、又比較的疎生してゐる。巨大な竹類の生育も著しい。

8 乾燥林

乾燥林は石灰岩質砂岩地帯及び之に基ける沖積地に限つて發達してゐる。平均樹高は一五〇〜二〇〇米である。山地では生育に好適せる爲に約三十米に達してゐる。

林相は比較的開密ではあるが、有刺植物が多い爲に近づき難い。山火事は非常に多いと稱せられる。竹が枯死した跡を見ると混合乾燥林にもチークは多いのであるが成長が悪いのである。

9 カツツ林

カツツ林の主要樹種はその名の示す通りにカツツである。ピインバナ、ヨウ地方に發達してゐる。然し可成り濫伐の厄を蒙つてゐる。

10 山岳乾燥林

山岳乾燥林は矮生高地混合林と稱することも出来る。高地である爲にコケモモ屬、ハナウド屬等の如き溫帯種を混じてゐる。平均樹高は最も低く僅に三〜九米である。又エングリンに於ける様に樹木は疎生してゐる。その爲に獨特の景觀を呈してゐる。之は單に高度の影響のみではなく、乾燥及び砂岩中の石灰岩の影響に因るものと考へられる。此の乾燥林には山火事が多い。

山岳乾燥林の主要樹種はホザキサノヲ屬である。本種は南部ベグには殆ど見られないがブROOM地方には多い。

11 サヴァンナ及び低地天然植生

(1) 陸生植生

イ竹 籐

前述の各種森林とは異り、一種又は二種の純林を形成し、他の樹種が混生することは極めて少い。熱帯、亞熱帯に

於ける如く同じ性狀の林木を多量に求めることは困難である。然し竹類はその例外であること及び伐採、運搬が樹木に比して容易であること及び收穫周期の短いことの爲に今後開發されるべき重要な資源である。岩質の層又は薄い沖積層の上に發達してゐる。そして大河附近の厚い沖積層の平地に限つて發達し、四〇〜六〇年の周期で成長。開花、結實、枯死する。

ロ サ ヲ アン ナ

歐洲人は之をエレファントグラス・ジャングルと呼んでゐる。之は厚い沖積平原を蔽うてゐる禾草類の極めて旺盛な繁茂の爲に、樹木の成長が抑へられ、樹木は疎らに點在するに過ぎない。

ハ 天 然 牧 草 地

- (い) 長程牧草地
- (ろ) 短程牧草地
- (は) 山岳牧草地

山岳牧草地は高度二、〇〇〇米附近以上の温帯地域に限られ、山嶽地の高所の頂に生じてゐる。山火事を起し易い。

(2) 河 岸 植 生

(沼澤植生、淡水植生)

- (い) 沼 澤 植 生
- (ろ) 潮沼及び停滞水 植 生
- (は) 流 水 植 生

(二) 主要樹種

俗名	樹種	色彩	軟硬	比重	耐朽力	其他	用 途
アカシア、カテツ (Acacia catechu)	中喬	邊 黃白	軟				車輻、枕木、器具
シヤ (shu) (ヤメ)	落	心 赤	硬	〇、九三	甚強	光澤良	乾燥材
アカシヤ、フアネシヤ (A. Iaruesiana)	中喬	邊 淡	硬	重	—	緻密	農具、舵、タンニン
キングフクワン	落	心 赤褐	硬				栽植
アカシヤ、ロイノンロカ (A. Leucophloea)	喬	邊 白	硬	〇、七九	—	強靱光澤良	建築、車輻、農具
タナウン (Tinang)	落	心 赤褐	硬				
アトラス、サボタ (Adras Sapota)	喬	邊 淡赤	硬	一、〇九	強	木理美	車輻、果實食用、チユー
サボツラ (アカナツ)	常	心 白	硬				インダガム 栽植
アトロカバ、フラスキニフオリス (A. carpus)	大喬	邊 白	稍硬	—	—	—	板、家具
エタ、エタ (Et) (Yelama)	落	心 淡赤					
アデノンセラ、バボニヤ (Adenontiera pavonia)	喬	邊 灰白	硬	〇、八〇—〇、九四	—	緻密	建築、家具、樂器
ナンバン、アカアツキ (豆)	落	心 赤	軟	〇、六四	強	加工容易	帆柱、建築、箱
アジナ、カージフオリア (Adina cordifolia)	大喬	邊 黃					家具材 低地混合林
ナウ (アカネ)	落	心 材なし	軟				
アジナ、セツシリフオリア (A. sesilifolia)	大喬	邊 黃褐	硬	〇、八〇	—	—	建築
ティンカラ	落						

(常……常緑樹 落……落葉樹 喬……喬木 心……心材)

アフゼリア、ビジュガ (<i>Albizia bijuga</i>)	喬	邊	淡褐	甚硬	〇、七三	強	木理美、白蟻に強い	橋梁、家具、耐熱帯林
ビンカド(豆)	常	心	赤褐					
アルビジャ、レネツタ (<i>Allizia lehek</i>)	大喬	邊	白	硬	〇、六六一〇、八〇	強	光澤良	建築、船、家具、乾燥林
ビルマネム(豆)	落	心	暗褐					
アルビジャ、ルシダ (<i>A. lucida</i>)	喬	邊	白	甚硬	〇、九二	強		建築、橋梁、家具、低開落林
サンサツト	落	心	褐					
アルビジャ、オドラチンヤ (<i>A. odoratissima</i>)	大喬	邊	白	硬	〇、九二	強	加工、乾燥容易	建築、車輛
チツビユ	落	心	暗褐					
アルビジャ、プロセラ (<i>A. procera</i>)	大喬	邊	黄	硬	〇、七七一〇、八七	強	光澤良	建築、車輛、家具、枕木、低混林
チツビユ	落	心	褐					
アルビジャ、ステプラタ (<i>A. stipitata</i>)	大喬	邊	白	軟	〇、五五	弱	光澤良	建築、家具、小舟、常山、林
ボンメザ	落	心	褐					
アルナス、ネバレンシス (<i>Alnus nepalensis</i>)	喬	邊	淡褐	軟	〇、四五	均質、割裂を生ぜず		建築、器具、燒跡に繁る
マイポー(カバノキ)	落	心	褐					
アルストニア、スコラリス (<i>Alstonia scholaris</i>)	喬	邊	白	軟	〇、四七	弱	木理密	家具、細工場、タンニン
ナンタヨツク	落	心	赤	硬	〇、八〇	強	加工困難	板、枕木

アムーラ、ロヒツカ (<i>Amora Rohitka</i>)	中喬	邊	淡赤	硬	〇、六七		緻密	建築、家具、獨木舟
アモリギ	常	心						
アムーラ、スペクタベリス (<i>A. spectabilis</i>)	喬	邊	赤	硬	〇、八〇		緻密	建築、家具、獨木舟
アムーラ、ラリチイ	常	心						
アナカジューム、オクシデンタル (<i>Anacardium occidentale</i>)	喬	邊	灰淡紅	中			木理美、加工容易	家具、樹皮、タンニン、樹脂、栽植
アノソプテラ、グラブラ (<i>Anisoptera glabra</i>)	喬	邊	赤褐	中	〇、六		粗	獨木舟、耐熱、林
チンカド	常	心						
アネスレア、フラグランサ (<i>Aneslea fragrans</i>)	中喬	邊	褐	硬			密	粗雑建築
タン、ガンガウ(ツバキ)	常	心						
アノナ、スカモサ (<i>Anona squamosa</i>)	灌	邊						西印度産、栽植
バンレイシ	落	心						
アンチアリス、トキシカリス (<i>Antiaris toxicaria</i>)	喬	邊	白	軟				毒矢用、毒汁、耐熱、林
フムヤシイク(桑)	落	心						
アンソセファルス (<i>Anthecephalus</i>)	喬	邊	黄白-黄	軟	〇、六七		均質	建築、箱、獨木舟、パルプ、河岸に生ず
マウ、カドリ(アカネ)	落	心						
アノゼインユス、アクミナタス (<i>Anogeisus acuminatus</i>)	落	心	灰-灰黄	中	〇、八四	弱	加工困難	箱、粗雑品、沖混、低、落林

アキラリア、アガロカ (<i>Aquilaria ngallocha</i>)	喬	白	軟	〇、四二	弱	芳香	樹脂	香水
デンカウ、キヤラ (デンチャウゲ)	常							
アレカ、カテチエ (<i>Areca catechu</i>)	喬	灰褐	外硬	〇、九五	—	—	—	柱、貫
ビンラウジ (ヤシ)								
アレシガ、サカリフエラ (<i>Arenga sacchari-</i> <i>fera</i>)	喬				強	—	—	砂糖、澱粉
サトーヤシ (ヤシ)								綱、刷毛
アクトカバス、ラターチャ (<i>Actocarpus</i> <i>laococha</i>)	喬落	心 白	硬	〇、六七	強	加工可	—	建築、杭木、家具
ウオント (桑)		心 黄				なり		
アクトバス、チャブラシヤ (<i>A. chaplashu</i>)	喬落	淡黄褐	硝硬	〇、五七	強	均質	—	獨木舟、帆柱、家具
タンニイネ								
アナトバス、ヒルシユタ (<i>A. hirsuta</i>)	常 喬	心 黄褐	中	〇、六	強	狂少	—	建築、獨木舟
アナトバス、インテグリフォリア (<i>A. inter-</i> <i>grifolia</i>)	常 喬	心 黄	中	〇、六七	—	—	—	建築、舟、家具、樂器
ハラニツ								
アビシニヤ、オフイシナリス (<i>Avicennia</i> <i>officinalis</i>)	小 喬	心 灰	硬脆	〇、八七	弱	木理錯交	—	建築、家具
デーメ (タマツヅラ)	常	心 紫褐						海岸林
アギライラチャタ、インデイカ (<i>Asdira</i> <i>chita Indica</i>)	喬	心 灰	硬	〇、七三—〇、八五	強	芳香	—	家具、斧、船
タマカ、センゲン		心 赤						乾燥林

バリンゴトニア、アクタンギユラ (<i>Barrin-</i> <i>tonia acutangula</i>)	中 喬	邊 白	硬	〇、六五—〇、七四	強	木理光澤	—	小舟、車輛、家具
キイー (サガリバナ)	常	心 赤				美	—	低地混合林
バシヤ、ラテイフオリア (<i>Bassia latifolia</i>)	大 喬	心 赤褐	硬	一、〇四	強	—	—	建築、家具、枕木
カンザウ (アカテツ)	落							
バシヤ、ロンギフオリア (<i>B. longifolia</i>)	常 喬	赤	稍硬	〇、九八—一、〇〇	—	強	—	龍骨、木釘、家具
メーゼ	常					木理密	—	
バウリニヤ、バーブレア (<i>Bauhinia purpurea</i>)	常 喬	紅白—暗褐	稍硬	〇、七五	—	光澤美	—	建築
ムラサキノシントウ (マメ)	常							栽植
バウリニヤ、ラセモサ (<i>B. racemosa</i>)	小 喬	褐、斑紋	硬	〇、七七	—	—	—	建築、農具
バラシ	落							
バウリニヤ、バリーガタ (<i>B. variegata</i>)	中 喬	灰褐	稍硬	〇、七三	—	—	—	農具、タンニン
ブウエチン	落							
ベールスミエーディア、ボツクスボーシアナ (<i>Beilschmiedia boxburghiana</i>)	常 喬	邊 赤條斑				—	—	小舟
シヤドウ (タスノキ)	常	心 白						
ベルヤ、アモニラ (<i>Berya ammonilla</i>)	喬	暗赤	甚硬	〇、七九—一、〇〇	甚強	—	—	緻密、強靱、建築、船
ヒトワン (シナノキ)								電柱、鋪道
ビシヨフイア、ジャボニカ (<i>Bischofia</i> <i>javatica</i>)	大 喬	邊 赤	硬	〇、六四—〇、八四	強	年輪不明	—	橋梁、枕木、建築
タヨツテイ (タカトーダイ)	半 落	心 暗赤				木理粗、 クニ穴%	—	

ボムバックス、インシグダネ (<i>Bombax insigne</i>)	心材ナシ	白	軟	—	弱	—	板、箱、マツチ軸、バルブ、高、混林、乾、林
ボムバックス、カンボチニス (<i>B. canbo-dience</i>)	落	白	軟	〇、四二	弱	乾割少	家具、箱、バルブ
ボムバックス、マラボリカム (<i>B. malala-trium</i>)	大喬	白	軟	〇、八	弱	木理粗	包装箱、マツチ軸木、バルブ、低、混林、浮混、林
ボラシツス、フラベリフアー (<i>Borassus flabellifer</i>)	内	黒	外硬	〇、八四	強	水中耐朽	建築、桶、柱
ボラシツス、フアラビフアー (<i>Borassus flabellifer</i>)	外	黒	外硬	〇、八四	強	水中耐朽	建築、桶、柱
ボラレニス、フアラビフアーニス (<i>Borassus flabelliformis</i>)	喬	—	硬	—	強	—	建築
ボスウエリア、セラータ (<i>Boswellia serrata</i>)	落	心	白	稍硬	〇、五五	強	樹脂多
ボア、ボーマニカ (<i>Bouea burmanica</i>)	心	赤褐	硬	〇、九二	強	—	小舟、家具
マヤン (ウルシ)	落	心	灰	硬	〇、八七	強	柱、農具
ブリデリア、レツサ (<i>Bridelia retusa</i>)	大喬	灰	褐	〇、八七	強	緻密	—
セイクチー (タカトウダイ)	落	灰	褐	〇、八七	強	水中耐朽	—
ブルジータ、ジムノーヒザ (<i>Brucea</i>)	大喬	暗赤	甚硬	〇、九〇	弱	緻密	杭木、枕木
オヒルギ (ヒルギ)	常	—	—	—	—	銀挽困難	(マンングローブ種)

ブチヤナニア、ラチフオリア (<i>Buchananialatifolia</i>)	中喬	邊	灰	中位	〇、五五	弱	—	安建築
ロンボ (ウルシ)	落	心	暗灰	中位	〇、五五	弱	—	乾燥林
ブチナニヤ、ランシフオリア (<i>B. lanceifolia</i>)	大喬	—	—	—	—	弱	—	箱
チンバーン	常	—	—	—	—	弱	—	—
ブクランディア、パブルニヤ (<i>Bucklandia pepunea</i>)	大喬	—	赤褐	中位	〇、七五	強	緻密	農具、家具
(ヤンサク)	常	—	—	—	—	強	緻密	常、山、林
ブルセラ、サーラタ (<i>Bursera serrata</i>)	大喬	邊	褐	硬	〇、七七	—	緻密	農具、車輛
イツパチ (カンラン)	常	心	赤	硬	〇、七七	—	緻密	高、混、林
ブチア、フロンドサ (<i>Butea frondosa</i>)	喬	—	灰	軟	〇、六三	—	水中耐朽	包装箱
ボークビン (マメ)	落	—	—	—	—	—	—	サ、混、林
カエザル、ビニヤ、サツパン (<i>Casualpina Sappan</i>)	小喬	邊	白	—	〇、九四	—	—	木象嵌
スタウ	—	心	橙	—	〇、九四	—	—	—
カルシウム、グラシメ (<i>Calesium grande</i>)	(ウルシ)	—	淡赤	稍硬	〇、六五	—	木理密	車輛、家具
カロフィラム、イノフィラム (<i>Calophyllum inophyllum</i>)	喬	邊	紅褐	硬	〇、五四—〇、七	強	—	建築、帆柱
テリハボク (オトギリサウ)	常	心	暗紅	硬	〇、五四—〇、七	強	—	マ、林
カロフィラム、スペクタゴレ (<i>Calophyllum spectabile</i>)	大喬	—	紅	稍硬	〇、六三—〇、六五	—	—	—
パンタガ	常	—	—	—	—	—	—	建築、樫

チュウクラシア、ツブラリス (<i>Chukrasia tubularis</i>)	大喬	黄褐	硬	〇、四—〇、七三	—	緻密	柱、梁、板
チッタゴン木材 (センダン)							
シンナモナム、オプツンフオーリム (<i>Cinnamomum obtusifolium</i>)	喬	灰赤	稍硬	〇、六六	—	銀目美	板箱
ルリンギア (クスノキ)	常						
コス、ヌシフエラ (<i>Cocos nucifera</i>)	喬	赤褐	甚硬	〇、九一	強	—	建築、枕木
オン (ヤシ)		(高二〇—三〇米)					栽植
コルブリナ、アシアチカ (<i>Colubrina asiatica</i>)	灌木	—	—	—	—	—	海、混、林
ヤハマナツメ							
コーダイア、ミキサ (<i>Cordia myxa</i>)	中喬	灰褐	稍硬	〇、五三	弱	—	建築、銃床
イヌヂシヤ (ムラサキ)							農具
タラタヒ、レリツジョーサ (<i>Crataeva reliflora</i>)	落喬	黄白	稍硬	〇、六七	弱	均質	家具、彫刻
ギョボク (フウテウサウ)							
クロトツキスロン、ネレイフオルム (<i>Croton neriifolium</i>)	中喬	暗灰	硬	〇、七五	—	緻密	建築、農具
ソノヤ (オトギリサウ)							低、混、林
クリフテロニヤ、ブセナム (<i>Cyrtosperma pubescens</i>)	大喬	淡褐	稍硬	—	—	—	建築
アナノボ (ミンナギ)							
シノメトラ、ラツノロラ (<i>Gynometra famiflora</i>)	常喬	赤	硬	〇、九	—	緻密	建築、車輛
ミインカレン							

ダルヘルジア、カルトラタ (<i>Dalbergia cultrata</i>)	喬	邊白	硬	一、一二	強	光澤美	高級家具
ビンデイク (ヤメ)	落喬	心黒褐	硬	—	—	—	彫刻
ダルヘジア、オリヘリ (<i>D. oliveri</i>)	喬	邊白	硬	一、〇六	—	緻密	車輛、器具
タマラン		心赤	硬	—	—	—	彫刻
ダルヘジア、オハタ (<i>D. ovata</i>)	落喬	心灰褐	硬	〇、八	—	—	車輛、舟
マダ							
デイレニア、インデイカ (<i>Dillenia indica</i>)	喬	赤、斑	中	—	水中耐朽	粗	板、銃床
ビハモドキ (サルナシ)						工作容易	栽植
デイレニヤ、ペンタジナ (<i>D. pentagyna</i>)	落喬	心、赤灰、斑	中	〇、八	強	木理粗	建築、舟
ジンビアン							下等板
デイオスビロス、バーマニカ (<i>Diospyros burmanica</i>)	中喬	赤褐黒縞	—	〇、七九	—	光澤美	建築、家具
デー (カキ)	常						
デイオスビロス、クロロキシロン (<i>Diospyros chloroxylon</i>)	小喬	灰黄	中	〇、七四	—	—	器具
アラコクタン	常						
デイオスビロス (<i>D. ebenum</i>)	喬	邊灰	甚硬	一、一八	—	緻密	家具
エビナム (コクタン)	常	心黒	—	—	—	—	
デイオスビロス、クレトイデス (<i>D. chireoides</i>)	喬	灰縞	中	〇、八三	—	均質	建築
オークチンザ	常						

{ユーロペニヤ、ジヤムボラナ (<i>Eugenia jambolana</i>) タヌー(ナンニクワ)}	常喬	赤灰 稍硬	〇、七七—〇、八	水中耐朽	光泽美	建築、彫刻 枕木
{ユーホルレン、チルカリー (<i>Euphorbia tirucalli</i>) アオサンゴ(タカトウダイ)}	中喬	灰白 硬	—	—	—	籬、樹脂 (グッタベルカ代用)
{ユーラ、ジヤボニカ (<i>Eurya japonica</i>) ヒサカキ(ツバキ)}	小喬	—	〇、七五	—	—	生垣、器具 常、山、林
{エボディア、メリアフオリア (<i>Evodia meliastoma</i>) シマクログキ、ハマセンダン(ハルウダ)}	常喬	黄白 軟	—	白蟻に ヤ、強い	—	下駄、器具、街路樹
{エックスロカリーア、アガロチヤ (<i>Excoecar imagalochia</i>) タヨウ(タカトウダイ)}	中喬	白 甚軟	〇、四	弱	—	建築、マツチ軸 海岸林
{フアラア、フラグランズ (<i>Fragaria fragrans</i>) アナシ(マチシ)}	大喬	邊 青白 心 黄	硬	〇、八四—〇、九六	甚強	香氣強 し緻密
{フエロニヤ、エレファンタム (<i>Feronia elephantium</i>) テイ(ハルウダ)}	中喬	黄—灰白 硬	〇、八	—	—	建築、壓搾器 栽植
{フイカス、エラスチカ (<i>Ficus elastica</i>) インバゴムノキ(クハ)}	大喬	—	—	—	—	彈性ゴム
{フイカス、グロメラタ (<i>F. glomerata</i>) タバシ}	落喬	淡褐 軟	〇、四八	弱	—	水中耐朽 家具、箱

{フイカス、マクロフィラ (<i>F. macrophylla</i>) オホバゴムノキ}	常喬	青白褐 軟	—	—	—	木理美 箱 山地の河畔
{フイカス、レリジイヲサ (<i>F. religiosa</i>) ナウン、バウデイ}	大喬	灰白 稍硬	〇、五六	—	—	箱、器具 (葉は飼料)
{フイカス、レツサ (<i>F. retusa</i>) ガジュマル}	常喬	邊 白 心 褐紅	—	—	—	器具、海岸防風林
{フラコーチア、カタフラクタ (<i>Flacourtia cataphracta</i>) ネーウエ(イイギリ)}	小喬	赤 有刺	〇、八五	—	—	農具(乾燥林)
{ガルガ、ピナタ (<i>Garuga pinata</i>) チンヨーク(カンラン)}	喬	邊 白 心 赤褐	稍硬	〇、六四	弱	獨木舟 タンニン (高、混、林)
{グメリナ、アーボリア (<i>Gmelina arborea</i>) エマネ(クマツヅラ)}	喬	黄 硬	〇、六四	—	—	加工容易 櫓、車輛 彫刻
{グレウイア、チリアフオリア (<i>Grewia tiliaefolia</i>) (シナノキ)}	中喬	邊 白 心 褐	硬	—	—	纖維交 又弾力 家具、船具
{グツタルダ、スシオサ (<i>Guettarda speciosa</i>) ハテルマギリ(アカネ)}	落喬	—	—	—	—	海濱混合林
{ジロカーパス、ジアツキニ (<i>Gyrocarpus jacquini</i>) ユンレ、スイツカーク(ハスノハギリ)}	落喬	灰色 軟	〇、三五	—	—	銀目美 家具、箱

二一〇

{ リチイラ、リトラリス (*Heteria littoralis*) 喬 赤褐 甚硬 〇、七九—一、〇四 強 強靱 車輛、銃床
 { マダギミ (アラギリ)
 { リチイラ、ミノム (*H. minor*) | | | | 材良、海岸
 { ナロフラダマ、アデノフィラム (*Heterophragma adenophyllum*) | | | | 角材
 { ヌッサン (ノウゼンカズラ)
 { ヒュスカス、ローゼシネンシス (*Hibiscus rosasinensis*) 灌 | | | | 栽植
 { フッサウゲ (アソビ)
 { ヒビスカス、テイリセアス (*Hibiscus iliacus*) 小喬 邊 灰 | | | | 籬
 { シマノマボウ、ヤマアサ 落 心 鮮紅 稍硬 〇、六二 強 | | | | (サ、海、混、林)
 { ホロフテレア、インテグリフォリア (*Holoptelea integrifolia*) 喬 灰白 稍硬 〇、六四 | | | | 農具、マツチ
 { ビアンクセイク (ニレ)
 { ホマリユム、トメントサム (*Homalium tomentosum*) 大喬 淡褐 研 | | | | 車軸
 { ミヤンクチユー 枝下一六米 | | | | (低、混、林)
 { ホビア、オドラタ (*Hopea odorata*) 大喬 黄褐 硬 〇、六六—〇、七七 強靱 帆柱、車輛
 { テインガン 常 | | | | (醇、熟、林)
 { フンテリア、コリンボサ (*Hunteria corymbosa*) 大喬 黄褐 甚硬 | | | | 彫刻
 { ケフチクサウ)

カンデリア、レーデイ (*Kandelia Rheedii*) 小喬 赤褐 軟 | | | | 緻密
 { メヒルギ (ヒルギ) 常 | | | | 利用妙し
 { キーディア、カリシナ (*Kydia calycina*) 小喬 白—灰 軟 | | | | (サ、混、林)
 { ドアボツ (タアフヒ)
 { ラゲルストロミア、フロスレジナ (*Lagerstromia flor-reginae*) 大喬 帶青紅 硬 〇、六九—〇、七七 | | | | 車輛、船
 { ビーミンタ (ミンタギ) 落 枝下一八米 樹形整一 | | | | 電柱
 { ラゲルストロミア、インヂイカ (*L. indica*) 灌 | | | | 栽植
 { サルススリ
 { ラゲルストロミア、パルピフロド (*L. parvifloro*) 落 喬 灰褐 甚硬 〇、八五 強 | | | | 枕木、農具
 { ラゲルストロミア、トメントサ (*L. tomentosus*) 大喬 褐 硬 | | | | 強 | | | | 鋪通
 { ラゲルストロミア、トメントサ (*L. tomentosus*) 大喬 褐 硬 | | | | 強 | | | | 車輪、板
 { ラゲルストロミア、トメントサ (*L. tomentosus*) 大喬 褐 硬 | | | | 強 | | | | 角材
 { リンダラ、ブルチエリヤ (*Lindera pulcherrima*) 常 喬 赤白 稍硬 〇、五八 | | | | 均質 建築、車輛
 { (タスノキ)
 { リツケー、セボンエラ (*Litsea sebifera*) 常 喬 黄褐 稍硬 〇、七五 強 | | | | 均質 家具、櫛
 { ルンニツトセラ、ラセモサ (*Lumnitzera racemosa*) 常 喬 青褐 稍硬 重 強 | | | | 緻密 枕木、柱材
 { ボルギモトキ (ジタンシ)

二一一

{マカランガ、デンテイクラタ(Macaranga dentulata)	喬	帯灰赤	硬	〇、五三	—	—	バルブ
{ネトワイイン(タカトウダイ)	—	—	—	—	—	—	(焼畑跡に生ず)
{マケノリア、テロカルバ(Magnolia perennata)	—	白	軟	—	—	—	箱、板
{(ホホノキ)	—	—	—	—	—	—	(テナッセルム地方)
{マロタス、フィリピンシス(Mallotus philippinensis)	喬	灰	硬	〇、七五	—	—	農具
{タウテイデイン(タカトウダイ)	—	心材なし	—	—	—	—	—
{マチラス、ゴローサ(Machilus villosa)	喬	—	硬	—	—	—	チーク材に似る
{シガ(クスノキ)	—	—	—	—	—	—	—
{マンガフエラ、インデイカ(Mangifera indica)	喬	灰斑	—	—	—	—	木理粗
{マンゴウ(ウルシ)	常	—	—	—	—	—	車輦、箱
{(果樹)	—	—	—	—	—	—	—
{メラノルホア、ウシタータ(Melanorrhoea usitata)	大喬	暗赤、斑	甚硬	〇、九四	—	—	角材、銃床
{(ビルマワニス)	—	—	—	—	—	—	—
{マニホットノキ(タカトウダイ)	落	—	—	—	—	—	—
{メリア、アゼダラフ(Melia Azedarach)	喬	邊	黄白	軟	〇、五—〇、六一	—	木理粗
{タイワンセンダン(センダン)	落	心	黄	—	—	—	家具、車輦
{メジュア、フエリア(Mesua ferrea)	常	暗	赤	甚硬	一、〇—一、二	—	銃床、枕木
{テツザイノキ(オトギリサウ)	常	—	—	—	—	—	彫刻
{ミチエリア、チヤンバラ(Michelia champapa)	喬	邊	白	軟	〇、五八	—	農具、彫刻
{キンコウホ(ホ、ノキ)	常	心淡	オリブ	—	—	—	栽植

{ミリュウサ、ペラチナ(Milusa velutina)	喬	灰	色	硬	—	—	加工可
{タブチジ(バンレイン)	—	—	—	—	—	—	(低、落、林)
{ミリア、ペンデユラ(Millettia pendula)	喬	紫	黒	硬	—	—	橋梁、農具
{ティンウイン(マメ)	落	條	紋	—	—	—	角材
{ミリングトニア、ホルテンシス(Millingtonia hortensis)	大喬	黄	白	軟	〇、六一	—	光澤美
{エカイット(ノウゼンガズラ)	—	—	—	—	—	—	家具
{ミノソツプス、エレンジー(Minusaops elengi)	喬	邊	赤褐	—	—	—	均質
{カヤ(アカテツ)	常	心	暗赤	甚硬	〇、七八—〇、九八	—	栽培
{ミムソツプス、リトロラリス(M. littoralis)	喬	赤	—	硬	〇、九八—一、二三	—	緻密
{カトバリ	常	—	—	—	—	—	橋梁、枕木
{モリンダ、シトリフオリア(Morinda trifolia)	—	—	—	—	—	—	光澤美
{ヤハヤマアヲキ(アカネ)	—	—	—	—	—	—	器具
{モラス、インデイカ(Morus indica)	喬	邊	白	—	—	—	銀目美
{ボサ(クハ)	落	心	黄斑	—	—	—	家具
{モラス、ラビガタ(M. lavigata)	大喬	黄	暗	硬	〇、六四	—	緻密
{タウボサ	—	—	—	—	—	—	車輦、椀
{ムラヤ、エキゾーチカ(Murraya exotica)	小喬	淡	黄	甚硬	〇、九九	—	緻密
{タボイ(ンルウダ)	—	—	—	—	—	—	彫刻

ミリスタイカ、イルヤ(Myristica irya)	喬	暗灰	硬	〇、八三	—	緻密	家具 (アンダマン、テナセリ)
モロー(ニクツク)	常	淡赤	硬	—	—	粒斑	彫刻
オチネ、ワリチイ(Ocine wallichii)	喬	邊 青白	稍硬	〇、八	強	緻密	枕木、バルブ
オデイナ、ウオーデイア(Odina woiher)	落	心 淡赤	—	—	—	—	マッチ、角材
ナーベ(ウルシ)	大喬	帶黄褐	硬	〇、八	—	加工可	小舟、壁板
パラシヨレア、ステラータ(Parashorea stellata)	常	—	—	—	—	加工可	角材
カウングム	常	—	—	—	—	—	—
パーキンソニア、アクレータ(Parkinsonia aculeata)	落	邊 淡褐	硬	—	—	木理密	栽植
(Am)	落	心 橙褐	—	—	—	—	—
ペンタース、バーマニカ(Pentace burmanica)	落	白	稍硬	〇、六七	—	均質	船、板、櫓
スイツカ(シナノキ)	落	—	—	—	—	—	(爵、熟、林)
ペンタース、グリフィスイ(P. Griffithii)	大喬	淡赤	—	〇、八	—	工作可	櫓、箱
テイウシヨ	大喬	—	—	—	—	—	—
ペンタクメ、シアメンシス(Pentacme siamensis)	落	褐	硬	〇、八	強	緻密	橋梁、電柱 (シャン地方)
インジーン	大喬	—	—	—	—	—	橋梁、枕木
ペンタクメ、スアビス(P. Suavis)	常	褐	硬	〇、八六	—	—	電柱、枕木 (乾燥林)
インジーン	常	—	—	—	—	—	—

フィラタス、エムブリカ(Phyllanthus emblica)	落	赤	硬	〇、八三	水中耐朽	強靱	家具、農具
アンマロク(タカトウダイ)	落	心材なし	—	—	—	—	タンニン
ピナス、カスヤ(Pinus kasya)	喬	淡赤	硬	—	—	加工可	建築
テイニュー	常三葉	—	—	—	—	—	樹脂、松樹林
ピナス、メルクシー(P. merkusii)	喬	—	硬	—	—	—	樹脂甚多、松樹林
テイニュー	常二葉	—	—	—	—	—	—
ブルメリア、アクティフオリア(Plumeria alata)	落	黄白	軟	〇、五九	—	—	太鼓
インドソケイ(ケウチクトウ)	落	—	—	—	—	—	栽植
ポドカルプス、ネリフオリア(Podocarpus nerifolia)	常針葉	—	稍硬	—	—	緻密	帆柱、家具 (アンダマン地方)
ネリイマキ(イチキ)	常針葉	—	—	—	—	—	セイロン、ビルマ街路樹
ポルヤルスイヤ、ロンギフオリア(Polyalthia longifolia)	喬	—	—	—	—	—	—
ポンガミヤ、グラブラ(Pongamia glabra)	喬	白	稍硬	〇、六七—〇、八	弱	水中耐朽	車輛、壓搾器 (海、混、林)
ゴヤウ、フヂ(マメ)	常	—	—	—	—	—	—
ブシデユム、グアヤハ(Psidium guayana)	喬	褐灰	—	—	強	緻密	銃床、彫刻
ハンジロー(テンニクワ)	常	—	—	—	—	—	栽植
プトロカルプス、インデिकास (Pterocarpus indicus)	落	邊 白	稍硬	〇、九九—一、一五	—	波狀紋	車輛、樂器
インドシタン(イメ)	落	心 黄	—	—	—	—	栽植

二一六

ブトロカルプス、マタロカルプス
(*P. macrocarpus*) 落 喬 邊 白 硬 〇、七六 強 緻密 車輛、鋪道
バドーク 心 赤褐

ブニカ、グラナタム(*Punica Granatum*) | 落 喬 邊 淡黒 硬 〇、九五 強 緻密 欄、農具
サタロ(ミンソハギ) | 心 淡青赤

クールカス、グローク(*Quercus glauca*) 常 喬 邊 淡黒 硬 〇、九五 強 緻密 生籬(山、工、林)
アラカシ(ブナ) 常 喬 心 淡青赤

キースアリス、インディイカ(*Quisqualis indica*) 灌 喬 邊 淡赤 | 強 強靱 栽植
インドシタンシ(シクシ) | 心 赤褐

リゾフォラ、ムクロナタ(*Rhizophora mucronata*) 常 喬 邊 淡赤 硬 重 甚強 木理美 橋梁、枕木
ヤ(ヤマヒルギ(ヒルギ)) 常 喬 心 暗赤 硬 重 甚強 木理美 (マングローブ)
リゾフォラ、コンジュガタ(*R. con jugata*) 常 喬 邊 淡褐 甚硬 重 強 強靱 (マングローブ林)
パヨン 常 喬 心 赤褐 甚硬 重 強 強靱 (マングローブ林)

ローザ、センティフォリア
(*Rosa centifolia*) 灌 喬 邊 灰 稍硬 〇、五八 弱 緻密 栽植
セイヤウバラ(イバラ) | 心 赤

サリア、テトラスバルマ(*Salia tetrasperma*) 高 喬 邊 赤 軟 | 多孔 均質 杭、板、マッチ軸
ヨツシベ、ヤナギ(ヤナギ) | 心 赤

サンドリカム、インディイカム(*Sandoricum indicum*) 常 喬 邊 灰 稍硬 〇、五八 弱 緻密 車輛、家具
テイットー(センダン) 常 喬 心 赤

二一七

サンタラム、アルバム(*Santalum album*) 小喬 邊 白 硬 〇、九六一、一四一 緻密芳香 彫刻
サンタゲ(ビヤクダン) 常 喬 心 褐 硬 〇、九六一、一四一 緻密芳香 香料
スチイマ、ワリチイ(*Schinus molle*) 常 喬 赤 | 強 粗 橋梁、枕木
ラウキア(ツバキ) | 心 赤

セレイチエラ、トリジユガ(*Scheuchzeria palustris*) 落 喬 邊 白 甚強 〇、九八一、一三三 甚硬 光澤美 梁、杵
ギョー(ムクロジ) 落 喬 心 淡赤 甚強 〇、九八一、一三三 甚硬 光澤美 車軸
ショレア、オプツサ(*Shorea obtusa*) 大喬 心 褐 甚硬 〇、九六一、一二 甚強 家庭、橋梁、電柱
テイテヤ 落 喬 心 褐 甚硬 〇、九六一、一二 甚強 車軸

ショレア、タムプガイア(*S. tumbucina*) 喬常 暗赤 甚硬 一、一〇 | 家具、車輛

ソクネラテイヤ、アシダ(*Sonneratia asida*) 小喬 灰色 軟 〇、五三 | (マングローブ林)

ソクネラテイヤ、アペタラ(*S. apetala*) 中喬 淡赤褐 硬 〇、五四 | 箱、小舟
マングローブ林

スポンデイアス、マンジフエラ(*Spondias mombin*) 落 喬 白 軟 〇、四二 弱 | マッチ、パルプ
グウエ(ウルシ) 落 喬 心材なし 軟 〇、四二 弱 | 家具、農具
ステフエジーン、バルビフォリア
(*Stephanye parvifolia*) 落 喬 淡褐 稍硬 〇、七二 稍強 光澤美 彫刻
ティン(アカネ)

二二八

ステルクリア、アラタ (*Sterculia alata*) 大喬 落 白 軟 〇、四八 板、箱
 ケットコック (アオギリ) 落 白 軟 〇、四八 (下ビルマ地方)

ステルクリア、コロラタ (*Sterculia colorata*) 喬 灰色 軟 〇、四 小舟、家具
 ウエツシヤウ (低、混、乾、林)

ステルクリア、フオーテイダ (*S. fructida*) 喬 灰色 軟 〇、四五 小舟、家具
 ヤッデアオギリ (鬱、熟、林)

ステルクリア、ウレンス (*S. urens*) 喬 灰褐色 軟 〇、六四 小舟、戸板
 シヤウ (高、混、林)

ステルクリア、ビローサ (*S. villosa*) 喬 軟 〇、七五 箱
 シヤウニ (高、混、乾、林)

ステロスペルマム、シエロノイデス (*Stroepermum helanoides*) 落 喬 灰色 軟 〇、七五 家具、車輛
 シンクエ (ノーゼンカスラ) (サ、混、林)

ストリチノス、ノックスブランド (*Strychnos nuxbinda*) 落 喬 灰褐色 軟 〇、七五 野生 (ストリキニーネ)
 カバウン

ストリチノス、ノックスボニカ (*S. nuxvomica*) 落 喬 灰白斑 硬 〇、九四 家具、ストリキニーネ
 ストリキニーネノキ (マチン)

タラウマ、ホドソニ (*Taliuma hodsoni*) 落 喬 心暗灰 軟 〇、九四 朽物
 (ホホノキ)

二二九

タマリンドス、インデイカ (*Tamarindus indica*) 落 喬 邊黄白 硬 〇、九九一、三二 甚強 加工難
 タマリンド (滑車、(野生))

タックス、バカタ (*Taxus baccata*) 常 喬 邊白 硬 〇、六四一〇、九二 緻密均質
 カシヤ (イチキ)

テクトナ、グランデイス (*Tectona grandis*) 大喬 落 邊白 硬 〇、六三一〇、九一 甚硬 木理通直
 チーク (クマツミラ) 加工可

テルミナリア、アージュナ (*Terminalia arjuna*) 落 喬 邊紅白 甚硬 〇、九四 強 加工可
 ターキアン (低、落、林)

テルミナリア、ベレリカ (*T. belerica*) 落 喬 黄灰 硬 〇、六八 弱 水中耐朽
 テイツセイン 家具、タンニン

テルミナリア、ピアラタ (*T. halata*) 落 喬 灰 稍硬 〇、六三一〇、七七 木理美
 レイン 船具

テルミナリア、カタツバ (*T. catappa*) 落 喬 邊淡紅 硬 〇、六八一、〇二 強 光澤美
 コバティン 栽植

テルミナリア、チエブラ (*T. chebula*) 落 喬 心赤 硬 〇、六八一、〇二 木理密
 カリロク 車輻、農具
 タンニン

テルミナリア、トメントサ (*T. tomentosa*) 大喬 落 邊白 硬 〇、八九一〇、九五 木理光
 タンキアン 澤美
 鋪道

{ テルンストローミア、ジャポニカ (<i>Ternstroemia japonica</i>) モクロク(ツスキ)	小喬	暗紅	硬	〇、八	—	—	—	木理密 (常、山、林)
{ テトラゴニア、ジャポニカ(<i>Tetradenia japonica</i>) ハンマユン(クスノキ)	小喬	汚黄緑	稍硬	〇、七	—	—	—	器具 剛裂し 易い
{ テヌムシヤ、ポプルネヤ(<i>Thespesia populnea</i>) (アブヒ)	常	邊 淡赤 心 暗赤	硬	〇、八—〇、八五	—	—	—	車輻、銃床 彫刻
{ テステイヤ、ネレイフオリア(<i>Thevetia perstoria</i>) キハナ、ケウチクタウ(ケウチクタウ)	常	—	—	—	—	—	—	栽植
{ トレウイア、ウンデイフロラ(<i>Trewia nudiflora</i>) エミョーク(タカトウダイ)	喬	白	軟	〇、四五	弱	—	—	樽、マツチ軸
{ ウルマス、インテグリフオリア (<i>Ulmus integrifolia</i>) (ヒナ)	—	淡黄灰	稍硬	—	—	—	—	車輻、彫刻
{ バテイカ、ランシフオリア(<i>Vatica lanceifolia</i>) パンテイヤ	—	—	—	—	—	—	—	有用材 (テナツセリム地方)
{ バテイカ、スカブーラ(<i>V. scaphula</i>) タウンスガイ	大喬	—	—	—	—	—	—	重要材
{ ビテツクス、グラブラタ(<i>Vitex glabrata</i>) タウクシヤ(クマツムラ)	喬	灰色	硬	—	強	—	—	車軸、櫓 車輪

{ ビテツクス、トリフオリア(<i>V. trifolia</i>) ミツバハマユウ	灌	—	—	—	—	—	—	栽植
{ エツキレア、ドラブリフオミス(<i>Xylin dolabriformis</i>) ビインカ	大叢	心 暗褐	甚硬	〇、九三—一、三二	—	—	—	枕木、車輻 船、橋梁
{ ズイジイプス、ジユジュム(<i>Zizyphus jujuba</i>) イメナツメ(クロウメモドキ)	喬	淡赤	—	〇、七七	—	—	—	強靱 柱、壁板、車輻 農具(サ、混、乾、林)
{ カロフイラム、ボルヤンサム (<i>Calophyllum polyanthum</i>) (オトギリサウ)	大叢	心 淡赤褐	硬	〇、五三	強	—	—	光澤美 建築、獨木舟 帆柱
{ グレウイア、ミタコロス(<i>Grewia microcos</i>) ミヤーチヤ(シナノキ)	喬	—	—	〇、八二	—	—	—	(低、落、林)
{ オストデス、パニキユラタ(<i>Ostodes paniculata</i>) (タカトウダイ)	喬	白	軟	〇、四二	—	—	—	板
{ プテロス、ベルナム、セシサジタタム (<i>Pterospermum semisagittatum</i>) ナギエ(硬ツギリ)	喬	赤灰色	稍硬	〇、六四—〇、九六	—	—	—	斧柄 薪炭
{ シテロキシロン、トメントサム (<i>Sideroxylon tomentosum</i>)	喬	黄	硬	〇、九三	—	—	—	板、建築 (一、二〇〇米以上の 高地)
{ トリスタニヤ、ブルマニカ(<i>Tristania burmannica</i>) タンギョービジン(ナンニンタウ)	喬	淡褐	稍硬	〇、六七	—	—	—	粗建築 (エング林)

ネクタンドラ、ロデオイ(Netandra
Pothoi)
(ブラジル原産)

常 邊 喬 常
心 一〇一三五米
暗 綠 甚 硬 一、〇六一、二三一

船、龍骨
棹、櫂

(三) 林産資源

1 一般

林産資源の王者は何と言つてもチーク材に指を屈する。ビルマは森の國、常夏の國として新緑常に新たであつて印度に比べると頗る恵まれた國である。硬質のチーク材を始めとして建築用材を産出、薪炭用材五十餘種類、竹材の産出も多い。

造船用のチーク材は主として英資本のボンベイ・パーマ・トレーディング會社の一手により伐採され、他の伐採は殆んど不可能とされて来た。

2 製革用材

ビルマは年産五千噸に及ぶタンニン用材を産する。巨量のマンダロープからは極めて豊富なタンニンが採れ、その他果實、木皮、葉等からもタンニンが採取されてゐる。

取引市場は蘭資で行はれ、採集、買付、植林に今後全般的の改善をなせば、大なるビルマの自然力の利用となり、しかも恒久的資材施設をなし得る可能性が充分なので、わが日本皮革工業上最も重要な關係を持つと云へる。

3 染料用材

ビルマに於ける染料用材の産地はミンブ、プローム、メイクチラ、下チンドウイン、ピンマナ、シュウエーポーで、用材は主としてカツチが利用され、次で赤、黄色素材としてニバセと稱する木根があり、木根の産地はマグウエ、

ミンブ、バコック地方である。

ビルマ僧侶の黄法衣の染料としてピンネと稱する樹木がある。其他赤色素の染料用材等もある。

4 製紙用材

パルプ用材の植林は廣大なる空地を擁してゐるシャンステートに行はれることとなると、それが育成の曉はビルマの地味と氣候上からして無盡藏の資源が開發されると豫想される。

竹材はパルプとして有望視され、ラングーンとバセイン間に一箇年約十五萬噸の數量を推算されてゐる。乾草等も其用材として利用價值があるとされ、殊に英國自體は從來この製紙業に對しては考へてゐなかつたので専ら土着民の小規模の製紙業があるのみである。

5 樹脂類

ビルマは數多い樹脂に恵まれてゐる。樹脂の採取も今までは極めて幼稚の域を出ず、これまた指導如何によつては好望であり、植林計畫の完遂の上は有望なる産業である。即ち染色用香用、藥用としては次のものが數へられる。

- | | | | | | | |
|---|---|---|-------------|---|---|------------------|
| ア | キ | ア | ウ | チ | エ | 一(黒色用) |
| イ | | | ン(香料) | カ | ニ | 一(油、燃料、燈火用) |
| ラ | ト | パ | ン(下劑) | ル | ン | ボ(アラビヤゴム) |
| オ | ク | シ | ツ(塗料材料) | タ | エ | ツ(八〇%の樹脂、一八%のゴム) |
| カ | ツ | シ | ユーナット(ワニス用) | テ | イ | ンガ(藥用、ワニス用) |
| テ | イ | ル | ス(漆代用品) | | | |

一五畜産

1 一般

ビルマに於ては勞働力の提供者として、農業と不可分の關係に立つ家畜の飼養は少くはない。彼等役畜の消長は農家經濟に直接或は間接に大なる影響を及ぼすものである。農耕或は運搬等役畜として一部の低濕地々方を除き牛の飼養が歴史的に多く、一九三九年の統計に據れば、牛、水牛、馬の大家畜總頭數約六二六萬頭の中約八三%といふ大部分を占めてゐる。これに反し水牛は僅か約一六%で、馬に至つては辛うじて一%を占むるに過ぎない。これ等大家畜の飼養密度は日本内地は勿論臺灣よりも高く、即ち一平方キロ當りビルマ約一四頭に對し臺灣は約九頭で、千人當り飼養頭數に至つてはビルマ四七七頭に對し臺灣は僅かに五六頭を數へるに過ぎない。かくの如く大家畜の飼養が盛んであるのに反し、用畜としての小家畜はさほど飼養が盛んでなく、豚、山羊、羊の小家畜總數は大家畜の略七分の一で、即ち約九〇萬頭を數へるに過ぎない。これ等小家畜中豚の飼養が最も多く約五九%、次に山羊約三二%、綿羊約九%の飼養割合を示してゐる。かくの如く小家畜飼養の立遅れは全住民の約八四%を占むる佛教徒の思想の影響によることが大なのである。然しビルマに於ける佛教徒は殺生を禁避するが肉食は僧侶と雖も行つてゐる。

2 牛

家畜の王座を占むる畜牛の消長を一九三九年より過去十一箇年間に對して觀るに、その間多少の増減は免れないが遞増の趨勢にある。即ち一九三九年の飼養頭數は十一年前の飼養頭數より約四%近くの増加を示し五、一九三、八四三頭を數へる。飼養密度は外南洋圏内で最も高く、一平方キロ當り約一二頭を數へ、日本内地の二倍餘、臺灣の七倍餘

に及び、單位人口當り飼養頭數に於ては一二倍餘に達する。これ等畜牛中、閩牛(去勢牛)が最も多く約四一%を占め、牝牛約二八%、牡牛約一三%、幼牛約一八%の飼養割合である。次に分布状態を管區別に觀るとサガイン管區二二%、マグウエ管區一八%、マンダレー管區一七%、イラワチ管區一四%、ベグ管區一三%、テナツセリム管區九%、アラカン管區八%で内陸地方に多く飼養されてゐる。飼養密度の最も高い地方はマンダレー管區で一平方キロ當り二七頭餘の多きを示してゐる。之に反し最も低い地方はテナツセリム管區の四頭餘であるが、この最も飼養密度の低い管區に於てすら日本内地と略等しく、臺灣の三倍近くの密度を示してゐる。

管 區 別	頭 數	一平方料當り	千人當り
ア ラ カ	四一八、〇二三	一〇・〇	四一四
ベ ラ	六八五、二六七	一九・一	二六八
イ ラ	七〇七、七四一	二〇・三	三〇三
テ ナ ツ セ リ ム	四六三、二二三	四・七	二四七
マ グ ウ エ	九五二、八五三	一三・二	五三七
マ ン ダ レ	八八五、九九六	二七・三	五二二
サ ガ イ	一、〇七五、七四一	八・二	五六〇

3 水牛

水牛の飼養頭數は畜牛に比し甚だしく約五分の一を占むるに過ぎない。これ等水牛の一九三九年より過去十一箇年間の動向を觀るのに最近三、四年間は逐年増加を示してゐるが、それ以前は遞減の状態にあつたため一九三九年に於ける飼養頭數は一九二九年當時よりも低い。従つて飼養密度は低く一平方キロ當り二頭餘で臺灣の略三分の一である。この約一〇二萬頭の水牛中閩及び牝水牛が約三五%を占め、牝水牛は稍多く約三九%、幼水牛は約二六%の割合である。

次に分布状態を管別に観るとサガイン管區二七%、アラカン、テナツセリム各管區一八%、ベグ管區一四%、イラワチ管區一三%、マグウエ管區六%、マンダレー管區四%である。水牛の飼養密度は臺灣の一平方キロ七・四頭に比較すればすと低く、最も飼養密度の高いアラカン管區ですら一平方キロ當り四・五頭である。前述の如く牛の飼養が極めて盛んであるが、しかしテナツセリウム管區のサルウイーン、タヴオイ、マグイ及びサガイン管區のバーモ、上チンドウインの各小管區地方は牛よりも多く飼養されてゐる。

管 區 別	頭 數	一平方料當り	一千人當り
ア ラ カ ン	一八六、九二六	四・五	一八五
ベ グ	一三九、七二二	三・九	五四
イ ラ	一二八、三〇九	三・六	五四
テ ナ ツ セ リ ム	一八四、九四二	一・八	九八
マ グ	六五、一五〇	〇・九	三六
マ ン ダ レ	四四、一八一	一・三	二六
サ ガ イ ン	二七一、七三九	二・〇	一四一

4 馬

一九三九年の馬の飼育頭数は僅か五〇、五八七頭で、飼養密度は低く一〇平方キロ當り一頭を數へるのみである。過去十一箇年間の飼養状態は逐年減少し一九二九年より一〇%の減少となつてゐる。性別を見ると、牝馬が多く四三%を占め、去勢馬約三七%幼駒約一三%種馬約四%騾と驢とで約三%であるが、騾は殆んど數へるに足らない。飼養密度の最も高いマンダレー管區に於てすら一〇平方キロ二頭といふ状態である。今之が分布状態を見ると次の如くである

管 區 別	頭 數	一平方料當り	一千人當り
ザ ガ イ ン 管 區	三五%		一八%
マ グ ウ エ 管 區	一七%		一四%
テ ナ ツ セ リ ム 管 區	一〇%		五%
ア ラ カ ン 管 區	一%		
ア ラ カ ン	四四二	一平方料當り	一千人當り
ベ グ	七〇一三	(〇・〇一)	二
イ ラ	二、五三七	(〇・〇七)	一
テ ナ ツ セ リ ム	五、〇〇九	(〇・〇五)	二
マ グ	八、三九九	〇・一	四
マ ン ダ レ	九、三一八	〇・二	七
サ ガ イ ン	七、八六九	〇・一	九

5 豚

豚の飼養頭数は豚、羊等の小家畜中最も多く、一九三九年に於ては五二九、六六五頭を數へるが飼養密度低く一平方キロ當り一頭餘、千人當り三六頭の飼養状態である。一九二九年以後十一箇年間に於ける飼養頭数の推移を觀るのに一九三一年―一九三二年の不振を境として急速に増加を示し一九三五年には五十四萬八千頭に達したがその後一九三八年迄遞減を辿り一九三九年にはまた増加を示してゐる。しかし一九三九年の飼養頭数は十一年前より約一四%の増加を示してゐる。分布状態を管別に観るとサガイン管區が最も多く三三%を占め、次にイラワチ管區の一七%、テナツセリム管區一四%、ベグ管區一二%、マグウエ管區一%、マンダレー管區九%、アラカン管區四%の割合である。これ等の中、飼養密度の最も高いのはイラワチ管區の一地方でそれでも一平方キロ當り僅か二頭餘、千人當り三六頭

を数へるのに過ぎない。

管 区 別	頭 数	一平方軒當り	一千人當り
ア ラ カ	二二、三七三	〇・五	二二
ベ ラ	六四、五一〇	一・八	二五
イ ラ	八五、六〇七	二・四	三六
テ ナ ツ セ リ	六九、八三三	〇・七	三七
マ グ ウ	六六、九五八	〇・九	三七
マ ソ ダ	四五、三七四	一・四	二六
サ ガ イ	一七四、〇一〇	一・三	九〇

6 山 羊

一九三九年に於て二九二、八五四頭を数へる山羊は一〇平方キロ當り六頭餘の飼養密度である。この山羊の一九二九年以降十一箇年間の趨勢を観ると一九三〇年及び一九三五年に僅かの減少を示した外、逐年増加の一途を辿つてゐる。山羊の飼養は比較的盛んで最も飼養密度の高い地方はマンダレー管區の平方軒當り二頭餘千人當り約五三頭である。これら山羊は印度人が好んで飼養しアラカン、マグウエ、マンダレーの各管區に於ては豚よりも多く飼養されてゐる。これ等山羊の分布状態を管區別に觀ると、マンダレー管區の三二%、マグウエ管區二五%が大部分を占め、次にベグ、テナツセリム、サガインの三管區は九%で略々等しい飼養頭数を有する。イラワチは最も少く六%を占むるに過ぎない。

管 区 別	頭 数	一平方軒當り	一千人當り
ア ラ カ	三一、〇四五	〇・七	三〇
ベ ラ	二四、一四七	〇・六	九

羊の飼養頭数は一九三九年に於て八一、六五六頭で山羊の三分の一にも及ばず一〇平方キロ當りは一頭餘を示すに過ぎない。この羊の一九三九年より過去十一箇年間の趨勢は一九三二年に於て最も低くその後一九三八年に僅かに減少した外何れも増加を示してゐる。緬羊の比較的飼養の盛んな地方はマンダレー管區で一〇平方キロ當り八頭餘、千人當り一六頭を数へる。

管 区 別	頭 数	一平方軒當り	一千人當り
イ ラ	一九、四四二	〇・五	八
テ ナ ツ セ リ	二七、五〇九	〇・二	一四
マ グ ウ	七二、四五七	一・〇	四〇
マ ソ ダ	九一、三六五	二・八	五三
サ ガ イ	二六、八八九	〇・二	一四

7 羊

管 区 別	頭 数	一平方軒當り	一千人當り
ア ラ カ	一〇、四	(〇・〇〇二)	一
ベ ラ	三八〇	(〇・〇一)	一
イ ラ	六二	(〇・〇〇二)	一
テ ナ ツ セ リ	八六	(〇・〇〇八)	一
マ グ ウ	一五、一四一	〇・二	八
マ ソ ダ	二七、九四	〇・八	一六
サ ガ イ	三八、一八九	〇・二	一九

一六 水 産 業

當方面の水産業は一般に漁撈技術が幼稚で、未だ文化的な産業の形態をなさず、その豊富なる水産資源と相俟つて眞に惜しむべきものがある。

乃ち、一千二百哩餘の長大なる海岸線と、相當に豊富なる魚族を持ちながら、宗教上の殺生忌避、賤民階級の業として蔑視し企業的投資の無いこと等がそれらの理由を爲すものといはれる。

従つて、その漁業者總数は盛漁期にあつてすら十萬前後で、それも單純、幼稚なる漁具、漁法によつて主として内水面に操業せられ、各地方村落に於ける僅かな需要を充してゐるに過ぎない。

それ故、日本の如き遠洋漁業などの活況は見るべくもなく、近海漁業すら少く、その漁獲物の九〇％はイラワヂ・サルウィーン等の河川魚族（主として鯉鯰の類）、湖沼魚族の淡水物で占められ、唯現在の主要沿岸漁獲物としては鯉、鱈、鱒、鱖、鰻、鱻、赤鯿、海鼠、高潮貝、夜光貝、眞珠貝等の類が擧げられるのみで、その全般的魚類については概ね未知の状態にあるといつてよい。

然し、元來ビルマ人、印度人はカレイに鳥肉を使用する外、副食物として鹽魚、乾魚を嗜好する傾向があり、その水産物食品の輸入額も昭和十三年、十四年に於て五百二十一萬九千六百三十五ルピーに上るのであり、この點ビルマ人の文化的向上に伴つて今後その需要は漸進的に増加するものと見られる。

ビルマの總人口は一千六百八十二萬三千七百九十六人（昭和十六年調査、印度人、支那人の諸外國人を含む）で、中ヒンヅー教に歸依する純菜食者を除いた大多數の住民は魚類を常食とし、従つて漁業は相當發展すべき事情にありながら、前述の諸因により漁業者も極めて少く、專業者僅かに男四萬九千八百五十五人、女五千七百二十六人、時的漁業者男三千八百四人、女九百四十六人、副業者男一萬五千五百三十人、女七百六十六人、男女總計七萬六千五百六十七人（但し十年一回の人口調査の慣習法に基き、昨年度分類職業別人口不明のため昭和六年現在）に過ぎず、盛漁期

最近の實數も凡ゆる自家用・副業的漁撈者を加へても十萬を越ゆることはないものと視られる。

而して、右人口の中、イラワヂ地方の男女計二萬九百九十人を最高とし、海洋性主要漁場たるべきタポイ、マガイ、マルタバン、アキアブ、サンドウエイ等地域の漁業者數の方が遙かに低いこともビルマ漁業の實質面を物語るものとして其の特色を見るのである。

右の如く、内水面漁業こそはビルマ水産業の根幹をなすもので、南北を貫流するイラワヂ、シツタン、サルウィーン等——就中イラワヂ方面のモウピン地方は所謂河川漁業の最盛産地であり、其他湖沼漁業としては南シャン州地方が著名である。

次で、外水面漁業は前述のタポイ、マガイ、イラワヂ三角洲、アラカン、サンドウエイ等が主要漁場とされ、その中見るべきものとしてはビルマ東南方海岸たるマガイ地方で、その沿岸は無數の島嶼を持ち、ビルマ唯一の好漁場として毎年同地方管轄區に納付する漁網使用免許料は七萬ルピーに昇つてゐる。

更に同地方は二十數年前より邦人の高潮貝採取業に従事し來つた處であり、沿岸漁業其他高潮貝漁業蝦漁業の主要漁場としても有名である。

尙同方面の漁具、漁撈法は何れも小規模で、漁撈上の積極性を缺くことはもとよりであるが、大體に於て曳網、流網、定置網、投網を使用してゐる。

然し、今日未だ湖沼に富む南シャン州地方に於ては槍を使用して鯉屬の漁撈をするといふ原始味たつぷりの漁法が一般を支配してゐる状態である。

ビルマの水産物製造は殆んど見るべきものがなく、極めて原始的な操作による乾製、鹽藏魚の他、獨特のものとしてナツピーと稱する製法がある位に過ぎない。

このナツビーには製法により種々の種類があるが、大體ダミンナツビーと、ヒミンナツビーの二種があり、前者は先づ漁獲した海鹽(アミ)を洗ひ、約一寸目の竹製篩にかけ、篩に残つたものを貯藏棚に置き、鹽、麥粉、水を少量混じ、二三週間その儘放置して製品とするものであるが、其他もこれと大同小異の製法を用ひてゐる。

右の如くビルマの水産業は漁撈、製造兩面に於て共に貧弱なので、自國內の自給に缺くるためその輸出入に於て著しい入超を示し、昭和十三年―十四年十九萬二千三百八十六ルビーの輸出に對し、同年度輸入額は實に五百二十一萬九千六百三十五ルビー、差額入超五百二十七千二百四十九ルビーを示してゐる。

各地方に於ける水産行政當局は何れも斯業に對して積極的な政策を樹立することなく、水産法規不完備で單に土着民漁業者保護のための密漁取締と、一定漁獲物に對する採取權、一定漁區の入札、又は漁網使用に對する課税に關するものばかりである。

従つて、一定漁業權の免許、竝に漁網使用の鑑札を得んとするものは當該管轄區の知事に出願することになつて居り、又、外國人の漁業自營に關しても極めて消極的で、該管轄區内に三箇年以上在留する者のみに限られてゐるが、小規模なる土着民漁業保護の建前から積極性に缺くる點が多い。

最近まで當方面の邦人漁業としてはマガイ地方に於て僅に經營者五名、従業員十五名が高瀬貝採取業に従事して來たのに過ぎず、右の如く漁業資源の豊富なる反面、極めて未發達で而も需要の漸進的增加の傾向に鑑み、情勢の解決後に於ける本邦人の企業的進出の對象として前途洋々たるものがある。

殊に優秀なる漁撈技術と資本の外水面的進出は勿論、蝦漁場として著名なる三角洲地方の蝦籠詰業、マガイ地方及びアングマン群島に於ける高瀬貝加工業、バセイン河口附近キシアン島及マガイ地方に採捕される蟹甲加工業についても相互共榮的に着目考慮すべきものがある。

一七 鑛 業

1 一 般

ビルマは英國全體の鑛産中、其タングステンの八三%、亞鉛の二八%、鉛の一四%、銀の一三%、錫の七%を産し頗る重要な位置を占めてゐた。之等鑛産物の殆んど全部が戦時下最も要求されて居るものであることは特に注目し値する。今年年の産額と第一次世界大戰當時の産額とを比較すると次表の如くである。

軍 需 鑛 物	一九三四年―一九三八年平均	一九一四年―一九一八年平均
石 油	一九三、四一、三九	二七五、二六八、七四五
鉛	七三、六八七	一四、七六三
タングステン鑛石	四、四一四	三、四七三
錫	六、二一六	五九、九
銀	五、九三三、九八六	九六六、三〇一
亞鉛	七、七〇六	二、三九五
銅	八、二二〇	四、五九
ニッケル	四、〇三二	三九、〇五九
鹽	四〇、三六九	二、三四
アンチモニー(半製品)	一、二六九	一、〇二四
金	一、二〇五	三、一三〇
鐵	一一、三六一	一、
錫	一一、一六	二三五

上述の如き錫石及鐵、滿俺、重石の鑛床が風化爛化すると、之等兩種の鑛物を含む原地砂礫鑛床を生ずるが、然し斯の如き殘留鑛床が水の作用をうけて淘汰さるゝ時は、錫と重石とは互に分離して兩者を併せ有するが如き沖積砂礫鑛床を作ること甚だ稀である。これ鐵滿俺重石に劈開が發達して粉碎され易い爲である。

産額の最も多いのはカレニ地方であつて特にマウシ鑛山が著はれてゐるが、その鑛床は石炭紀以後と言はれる。マウシ層に貫入した花崗岩に伴つてゐる。この花崗岩はタポイからピルマ泰國境のダナウ山脈に沿つてサルウイン地方を通り抜ける花崗岩より分岐せるもので、東側は石灰によつて又西側は砂岩及頁岩によつて境されるが、鑛床の胚胎するのは石灰岩と花崗岩の接觸部で硫砒鐵鑛、黃銅鑛及電氣石等の集合せる鑛石中に錫石及鐵滿俺重石を含むものである。現在稼行されてゐる鑛脈の數は六十四條を數へ、一九三八年には四、六四六噸の錫重石鑛を處理して一、七八四噸の錫と一、四九四噸の重石とを産出してゐる。即ちカレニ地方から一九三八年に産出した錫二、五四八噸、重石一、四九四噸のうち錫は七〇%又重石は殆んど全部この鑛山から出たものである。

カレニ地方に劣らず多量の錫及び重石を産出するのはタポイ川に沿へるタポイ地方で、長さ二四〇軒、幅一〇〇軒の地域を占める。此地方は主にメルグイ層と名づくる頁岩、礫岩、石灰岩等よりなる水成岩層（古生層）と之を貫く大小の花崗岩々株となり水成岩の一部は接觸變質作用のため千枝岩、結晶片岩等に變つてゐる。此地方の鐵滿俺重石及錫石も此花崗岩と因果關係を有しその産出の有様も前述のものと同じく、(1)白雲母花崗岩中に集中するもの、(2)ベグマタイト脈中に産するもの、(3)石英脈中に黃鐵鑛、黃銅鑛、輝水鉛鑛、方鉛鑛、閃亜鉛鑛、硫砒鐵鑛、輝安鑛、輝蒼鉛鑛、自然蒼鉛、雲母、黃玉、螢石、菱鐵鑛、方解石と共出するもの、(4)グライゼン中に雲母及黃鐵鑛と共に鑛染的に産するものがあり、此外土壤中に殘存する露天化砂礫鑛床としても産し、現今盛んに採掘せられてゐるが一九三八年の産額は錫二、五五〇噸、重石三、〇五七噸に達しカレニ地方の産額を凌いだ。尤も此地方には中小生産者の稼行す

るものが多いため産額は相場の如何によつて影響されること甚しく極端なる時は年産七〇〇噸を下つた。斯くの如き錫重石鑛業不振の場合は他の産地にも亦稼行するものなきため、ビルマの錫及重石の全額は事實上前述せるタポイ地方及カレニ地方のマウン鑛山より産出されるものによつて示し得るのである。一九三九年は錫、重石共に未曾有の額を示し錫五、四四一噸、重石五、五九二噸に達した。

3 銀、鉛、亜鉛

トウンベン州のポウドウキン鑛山が最大且殆んど唯一の鑛山である。鑛脈は上部パンジャン層を貫く石英粗面岩及びその凝灰岩中に胚胎し、北二十五度西方七十度に傾斜し三千尺以上追跡されるが、北方のユンナン斷層と南方のセンウキ斷層によつて切られ稍々等しい三つの部分に分たれる。ユンナン斷層以北の部分にシヤン鑛脈、センウキ斷層以南をメインタ鑛脈、又兩斷層の間をシナマン鑛脈と稱し夫々七百尺、千二百尺及千尺の間連続してゐる。脈幅はシナマン鑛脈が最も大きく最廣百四十尺、平均五十尺を下らず、シヤン鑛脈、メインタ鑛脈も亦平均二十尺の幅員を示し世界有数の銀鉛亜鉛鑛脈である。

母岩は珪化作用、絹雲母化作用及綠泥石化作用をうけ、鑛脈の上盤とは明瞭な盤肌を示すが下盤では主脈に平行せる多數の細脈を伴ひ相互に漸次移り變るため明かな境界を有たない。鑛石は自然銀、自然銅、銅藍、輝銅鑛、黑銅鑛、異極鑛、黄鐵鑛、孔雀石、藍銅鑛、硫酸鉛鑛、白鉛鑛、水磨礬、皓礬、綠鉛鑛、コバルト等、解石水長石、重晶石等は各種の鑛物よりなり平均銀五〇〇瓦、鉛二三%、亜鉛一四%、銅〇・九%を含有し其埋藏量は三百八十萬噸に達すると云ふ。鉛の製鍊に際してニツクル、コバルト、銅をも副産物として回収し又アンチモニーをも採收してゐる。一九三八年には四七二、八〇二噸の鑛石を産出しそれより鉛七七、七〇〇噸、銀六、〇五〇、〇〇〇オンス、亜鉛六五、九八二噸、銅鑛

(銅四二、四六%、鉛二八、七六%、及噸當り銀七一・六一オンスを含有) 六、三〇〇噸、ニツケル砒鑛(ニツケル三一・

三三%、銅八・六〇%、コバルト六・六九%、及噸當り銀一五・一三オンスを含有) 三、三三四五噸、アンチモニー鉛(鉛八一・七〇%、アンチモニー一七・五九%、銅〇・二二%、及噸當り銀二・九三オンスを含有) 一、二〇〇噸を精産した。

この外銀鉛鑛の産出は各地に報せられるが、多少の生産を挙げたのはシヤン州南部のチョウツ・タツブ位のもので、一九二八年の一、一五一噸を最高産出額とする。この一九二八年はビルマ全體としても鉛及銀の最高産出を示した年で、鉛八一、六九四噸銀七、四〇四、七二八オンスを出した。然しこれ等と同時に産する亜鉛及びニツケルは却つて一九三五年に最高の産出額を挙げ亜鉛七八、五九〇噸、ニツケル四、八五〇噸に達したが其後は逐年徐々に減産を辿り一九三九年には鉛七七、一八〇噸、亜鉛五九、三四七噸、ニツケル二、八九六噸、銀六、一七五、〇〇〇オンスに減少した。

4 其他の金屬鑛物

金、白金、イリドスミン等の貴金屬が砂鑛として産するが、近年は餘り振はない。

このうち砂金は殆んどビルマ全土に産するが採算のとれるものは殆んどなく年産千オンス内外に過ぎず、稍々望みを囑せられるのはイワラヂ流域のミイトキーナ地方のみである。この地方は一九一八年までビルマ金産會社で作業された處であり又近年金價の増大に伴ひ新たな浸濫計畫が進められてゐた地方である。この砂金には砂白金及イリドスミンを共出するがこの外カサ地方、チンドウキン地方等よりも砂金と共に白金及びイリドスミンを發見することがある。賤金屬として多少の産額を擧げてゐるのはアンチモニー、銅及鐵の三者である。

アンチモニーはトウンベン州ポウドウキン鑛山の銀鉛鑛床から副産物として産する外嘗てモン・スニ州のナキンで採掘されたことがあり最高千噸の産出を見た。又アマースト地方のタビニューにはマグイ層と想はれる板岩中に發見される輝安鑛の鑛脈があり延長六百尺、幅二十尺に達し一部は酸化して安質母尼結及黃安華に變化してゐる。

銅も亦前記ポウドウキン鑛山から産するが殆んどその全部であるが、この外ミチイナ地方より嘗て少量を産し又ア

マースト州モールメン附近のケイ・ミラムヤン州へホ町の郊外に舊時稼行された跡がある。ビルマの産銅額は一九三〇年の一七、一四六噸を最高とし一九三九年には七、九三五噸を出した。

品位の低いラテライト式の鐵鑛はビルマ各地に普遍的に存在し特にアマースト、チャウビユウ、マグイ、タポイの諸地方に發達するが之等は鐵鑛としてよりも寧ろ建築用石材として利用されてゐる。鐵鑛として稍々注目されたのはトウキンジ、ウエットウキン、カンカマンマクラン等の赤鐵鑛又は褐鐵鑛よりなる殘留鑛床で、一九二八年の八一、六九四噸を最高とし一九三九年には二六、二五九噸の産額を擧げてゐるが、之等は鐵鑛石として採掘されたものでなく、ナムツウにある鉛鑛精錬場の熔劑に用ひられたものである。

鐵鑛資源に付いては別に節を設けて記述することとした。

5 石油、天然瓦斯、含油頁岩

ビルマは一八八八年より一九四〇年までに三千百八十三萬二千噸の石油を産出し、然かも最近二十數箇年に互つて常に年産百萬噸内外の一定量を維持し、その採掘事業の確實性を明示してゐることゝ、特に轉近、原油の産出以外に油井より噴出する天然瓦斯を壓縮して一箇年に約四十萬噸の揮發油を獲てゐることは注目し値する所である。

斯くの如く一定の年産額を維持してゐるのは必ずしも國內諸油田の産油量が一定比率を保つてゐるからではなく一油田が減衰せんとすれば他の油田が徐々に増産するか、或は新しく發展するかして之れを補ひ總産額の減退を防ぐといふ政策が終始一貫して行はれてゐるからであつて、畢竟ビルマが相當豊富なる石油資源を保有してをればこそ爲し得ることである。

ビルマの産油地帯は古期岩層よりなるシャン高原及テナツセリム地方を含む東部高原地域と、西部彎曲山脈地域との間に挟まれた中央の盆地的の地域とアラカンヨマとベンゴール灣との間のアラカン海岸地域とである。

上述せる中央地帯はシツタン河、チンドウキン河及イラワチ河の流域を含む幅約二百料、延長約九百料の區域であつて第三紀に屬する始新層、ペグ層及イラワチ層の累層より構成されてゐる。このうち始新層は海成及陸成の交互累層で、中央盆地の西部に一部露出するのみであるが、これを蔽ふペグ層は主として海成層であつて往々石灰岩を夾有する頁岩の厚層よりなり、其厚さ二千五百米乃至五千米に達し漸新时期乃至中新期のものと稱される。最上部のイラワチ層は中新期乃至鮮新时期の陸成層又は淡水成層であつて、厚さ二千米乃至三千米に達するが全部砂岩及礫岩のみである。之等の地層こそビルマの石油を胚胎するもので、現在石油を産出しつゝある部分は、盡くペグ層かその下部に存する始新層の一部に外ならないのである。

即ちこの第三紀層の地域には南北に走る二本の長い向斜構造が發達し、夫等の兩側に背斜構造を認める。東側の背斜軸に沿つて主に油出して居るが西側の背斜にも油徴が認められイラワチ河に臨んでゐる、エナンヂヤン油田及シングー油田が最も活潑な産油を見せて居るが、其他エナンヂヤット、ミンブー、インドウ等の油田が知られてゐる。之等各油田の産油額は次表の如くである。

年 度	エナンヂヤン	シングー	エナンヂヤット	ミンブー	インドウ	其 他	合 計
一九三六年	五一七	三九三	一〇七	一四	一一	二	一、〇四七
一九三七年	四八〇	四七二	九八	一三	九	七	一、〇八三
一九三八年	四四五	四七五	八六	一一	九	一〇	一、〇三九

最大の産油を擧げてゐるエナンヂヤン油田はイラワチ河の上流四百八十料にあり、幅約一料、延長三料の區域で豊富な油量を有し手掘井は深さ六十乃至百二十米、機械井にても二百米乃至九百米を目標として採油してゐるが、千五

百米の深層より採油してゐるものもあり又最近は三千米に達する試掘井も掘鑿せられてゐる。原油の性質は産油層の深度によつて多少の差があり比重も〇・八〇五より〇・九〇二に變化するが良質のものを分析せる結果によれば、揮發油一五%、燈油五五・六〇%、機械油八一・二%、コークス五%、蠟分二二・一四%を含んでゐると云ふ。

エナンジヤンに亞ぐ産油を擧げて來たシングー油田は前者の北方四十軒にあり、深度千乃至千二百米より採油してゐるが、南方に有望なる地域を控へ多分の餘裕を保ちつゝ確實なる發展をつゞけ、今やエナンジヤンを凌駕せんとし、き將來に於てはビルマ最大の油田とならんと期待されてゐる。

斯の如くエナンジヤン及シングーの兩油田はビルマの中央に存在すると同時にその産油地の中心をなし、且厚大なる油砂の連五と多量の石油を地下に胚胎するに適する條件とを備へ、比較的水續する石油鑛床を形成し相當長期の採油を持続し得るものと思はるゝも、新しき方面への伸展の望みは比較的薄いかに見られる。然しビルマには既述油田以外にも岩石並に地質構造より見て將來の開発に期待すべき油田候補地が多々あり、必ずや今後相當の新油田の發見が望まれるが今日迄の所最大の産額を示したのは一九二一年で二七五、六七三、三六四ガロンを出してゐる。

6 寶石及飾石

ビルマは寶石殊に紅玉で世界的に有名である。寶石の産地は古くはビルマの紅玉鑛山地方の名で呼ばれたモゴツクの附近である。この地方は片麻岩、結晶質石灰岩及片狀花崗岩等の古期岩層と之れに貫入したアルカリ岩よりなり、結晶質石灰岩中に紅玉、尖晶石等を含みモゴツ、カテ及チャピンにて皆て盛んに採掘されたが近年は餘り振はない。紅玉、青玉及尖晶石の外青色燐灰石、藍玉、金綠玉、橄欖石、月長石、柘榴石、堇青石、青金石、フェナサイト水晶、紅色並に綠色の電氣石、風信子鑛等の準寶石又は飾石も發見される。

上部シンドウキン地方第三紀層中には亞炭層に伴つて琥珀を産するが、他の産地のものに比し硬く重く且つ青綠色

の螢光を發するのが特徴である。

ミイトキーナ地方のタウモウに産する翡翠は有史以前から採取されたと翡翠は白堊紀の蛇紋岩中に曹長石と共に脈状をなして産し、多くは白味がかつたものであるが、時に綠色を帯び稀には淡堊色のものをも發見することがある。然しカンシ、ロンキン其他では第三紀の礫岩中に漂礫として存在し、又パンデイン・モウ及バインマシでは現代の砂礫層中に發見されるが、之等の産地は何れも硬玉、曹長石岩の露出地と共に北緯廿五—廿六度の線内にあり、蛇紋岩中の原地鑛床から誘導されたものと考へられるが、實際採掘の行はれたのは曹長石脈中に含まれるタウモウのものだけである。然しこの鑛山も洪水のため最近數年間は全然作業を中止して居る。

7 其他の非金屬鑛物

カサ地方のモゴツク河流域では紅玉其他を採取した残りの砂から不透明な鋼玉を集めて研磨材として利用してゐる。カサ地方からは又雲母も産出するが、印度雲母とは比較にならない。ポウドウキン其他の銀鉛鑛に伴つて重晶石も發見されるが大規模な鑛床をなすものはない。

メイクテイラ地方からは不純なナトリウムを産し洗濯用に用ひられる。一九三七年には九千噸以上も産出したが一九三八年には二、七四九噸に減退した。又南シャン州やラウサウ州からは少量の硝石を産する。

ビルマの鹽は海水鹽と輸入鹽に頼つてゐるがサガイン地方では鹽水湖から又シユエポー地方、ミンジャン地方等では鹽類泉から製鹽をしてゐる。

石炭及亞炭はビルマの各地に存在しその一部は中生層に屬し他の一部は第三紀層に屬するが、何れも品質下等なるか或は薄層なるために稼行さるゝに至らず、僅かに北シャンのナマ地方にて採掘されたのみである。ナマ地方の炭層には二層の良質炭があり、一つは厚さ七尺乃至十七尺他は最厚五尺で機關車の燃料に使用される。

ビルマは地質構造、地形の上から三つの地形區域に分けられる。即ちビルマ西部の印度と境をなす後白堊紀大褶曲山脈より成るアラカンヨマ地帯、その二はビルマ東部の大部分を占め、北は支那雲南高原に接し、南はマライ半島部テナツセリム管區に至るシャン高原山塊、その三はアラカンヤマ地帯とシャン高原山塊との中間に位する中央盆地(低地)で、この地帯は一部分を除き殆んど第三紀層岩石より構成されてゐる。而してビルマ鐵鑛床の主要分布地域はビルマ東部を占めるシャン高原山塊である。更にこの東部山塊をシャン高原とテナツセリム管區に細分するならば、シャン高原には主として赤鐵鑛、褐鐵鑛の殘留鑛床が多く分布して居り、これに對してテナツセリム管區ではメルギー縣メルギー群島、及びキヤイト山麓(タトン縣)、アタラン河畔(アルメスト縣)、タボイ町附近(タボイ縣)等の赤鐵鑛、磁鐵鑛床の外に低品位の紅土質鐵鑛が廣範に分布して居る。この紅土質鐵鑛はテナツセリム管區の外、ビルマ各地域に見られ、建築石材及び道路敷石として利用されてゐるものであるが、製鐵原料鑛石としては不適當とされる。ビルマ鐵鑛床は數に於いては決して少くないが、各個鑛床の規模は大量採掘に耐へ得る程度に充分豊富であるとは言ひ得ない。もつとも埋藏量の推定に關しては、二、三の鑛山を除き全く行はれてゐない現状であるから、完全な試掘を俟たねば確言は出来ない。更にビルマ鐵鑛の資源的價値を削減するもう一つの短所は、テナツセリム管區の諸鑛山は海岸線に接近してゐるので鑛石搬出に便利であるとは言へ、主要な分布地域たるシャン高原の諸鑛山が大部分山間僻遠の地に位し海岸線と隔離してゐるので、その鑛石搬出が容易でないことである。總じてビルマの鐵鑛資源は、他の南方諸地域のそれに比べて、決して恵まれた状態にあるとは言ひ得ない。しからば石炭資源はどうかと言ふに、これは鐵鑛以上に貧弱である。南シャン地方のロイアンその他、チンドウイン河流域のカレワ北シャン地方のノンマその他が主要な石炭産出地域であるが、南シャン地方の侏羅紀炭を除けば、何れも第三紀に屬する石炭であつて、而も熱量少

く破碎し易い褐炭が大部分を占めてをり且つ炭層の規模が小さい、斷層及び彎曲を伴ひその位置も稼行に好適でないので、今までのところでは石炭開發の企圖は失敗に終つてゐる。一九二三年當時ノム炭山から一、二七一噸の石炭を産出したことはあるが、数十年間は全然採炭されず全く輸入炭に依存してゐる状態なのである(一九三八年四月—一九三九年三月輸入額四〇〇、二三九噸)。

ビルマに於ける鐵鑛採掘、鐵生産の歴史は極めて古い。記録によれば既に十一世紀に鐵製の武器が生産されてゐた。冶金技術の發達がどの様な経路を進んで来たかは知るところでないが、十九世紀末期に行はれてゐた製鐵方法は全く原始的な生産であつた。即ち送風口を有しない直径三、四呎の堅坑で木炭を燃料として鐵を抽出するのである。他の南方諸地域の土着製鐵法に比較しても、それは低位なものである。

イギリスの領有以來、この零細な土着鐵生産は全く廢絶し、新たに近代的鐵工業がこれを繼承し得るところとならなかつた。ビルマの鐵鑛資源はその後絶えて現實化しない。たゞ僅かにビルマ株式會社が鉛、銅、亞鉛等の硫化鐵還元の媒熔劑として使用するためにトウインゲ、ウツトウイン、クンガ、マンマクラン、ナムバット、及びナンタコーンに於て鐵鑛を採掘してゐるに過ぎない。従つてビルマの鐵鑛産出は、この國の上記非鐵金屬の生産動向と歩調を共にしてゐる。一九二八年の七四、八一三噸を最大採掘量としてその後恐慌期に激減し、一九三二年には一、八八六噸にまで下つた。一九三三年以降一、三萬噸に回復したが恐慌前の水準には未だ達し得ない。一九三九年の産額は二六一五九噸である。

ビルマに於ける鑛業生産は先づ非鐵金屬を、次いで石油を根幹として發展した。鐵鑛は専らナムテュ精鍊所へ送られ、ビルマ非鐵金屬の生産に貢献しつゝある。

9 鑛 業 統 計

イ 世界各地の原油生産量

(一九三九年)

但し支那は輸出量を示す(國際聯盟統計年鑑に依る)。

北 濠 洲 米 國	亞 細 亞 地 域	世 界	比 律 賓 洲	印 度 洲	薩 哈 拉 洲	南 米 洲	歐 洲	北 米 洲	大 洋 洲	支 那
-----------	-----------	-----	---------	-------	---------	-------	-----	-------	-------	-----

ハ 世界各地の銅鑛生産量 (一九三八年)

五〇、六〇	八二、八〇	一、九八	三、四五	〇、五六	〇、三六	〇、三五	一三、五〇	二〇三、一〇	一〇〇〇、〇〇	三六、一	一六八七	二〇〇〇	一五、一八	二、三六〇	一六、五七	一七〇、三	七〇、三	三五、二九	八〇、三三
二四七	二四・九	一・〇	一・七	〇・三	〇・二	〇・二	六・六	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一・七	七・九	九・三	七・一	一一・一	七・八	八・〇	三・三	一六・五	三七・七

亞 細 亞 地 域	南 米 洲	歐 洲	北 米 洲	世 界	印 度 洲	英 領 印 度	蘭 領 印 度	亞 細 亞 地 域
-----------	-------	-----	-------	-----	-------	---------	---------	-----------

ロ 世界各地のタングステン生産量 (一九三八年)

一、四二〇〇	二、一三二七	一、四二〇〇	一、七二〇五	一、八一二八	一〇、三七	四、一二	一〇、四	一、八一二八	一、七二〇五	三、八六四	三、〇五三	七、九三	六、二四	二、九五三	六、七	二、九五三	六、七	一、四二〇〇	二、一三二七
六六・六	一〇〇・〇	一〇〇・〇	〇・二	〇・二	〇・四	〇・三	〇・四	〇・三	〇・三	〇・四	〇・四	〇・四	〇・四	〇・四	〇・二	〇・二	〇・二	六六・六	一〇〇・〇

地域別	總數		地下		地上作業		坑外作業	
	男	女	男	女	男	女	男	女
總數	5,333	1,016	886	994	3,659	3,883		3
ア	24	7			24			
バ	16	7			16			
下	34	7			34			
カ	24	7			24			
チ	22	7			22			
マ	5	7			5			
メ	25	7			25			
ミ	787	23			787			
サ	1,944	65			1,944			
タ	3,905	123			3,905			
タ	3,544	123			3,544			
タ	89	25			89			
ト	2,146	5			2,146			
ヤ	467	1			467			
シ	467	1			467			

トビルマ鑛山労働者數 (一九三九年)

シ	26
ヤ	30
メ	1
ン	1
ス	2
チ	1
イ	1
ト	1
ン	1

地域別	總數	鑛業		鑛山		其他	
		石	鐵	錫及タ	鉛及銅	マン	ガ
總數	5,333	1	3	5	4	2	1
ア	24						
バ	16						
下	34						
カ	24						
チ	22						
マ	5						
メ	25						
ミ	787						
サ	1,944						
タ	3,905						
タ	3,544						
タ	89						
ト	2,146						
ヤ	467						
シ	467						

ヘビルマ稼業鑛山數 (一九三九年)

錫及タ	3,883
鉛及銅	4,343
マン	1,944
ガ	4,343
其他	6,074
總數	21,500

一八 産 業 (製産、加工)

(一) 緒 言

ビルマの地理上の特性として、同じ印度半島にあつても、他の佛印や、泰、マライと比較して、其の地形の複雑さによつて甚だしく多元的である。これを具體的に言ふと次の如くである。

- (1) 稻作農業を中心とする下ビルマ三角洲地帯
- (2) 多角形農業を營む上ビルマ盆地
- (3) 銀、鉛、亜鉛等の鑛産に富み、且豊富な林産資源のあるシャン高原
- (4) 錫、アンチモニー、タングステン等の鑛産資源を一面に有しつゝ、栽植企業としてのゴム企業の行はれてゐるテナツセリムよりマグウェにかけての地帯

これらは何れも相異なる様相を示してゐる。

しかして、これらの地産がその特性を充分に發揮し得る状態に置かれてゐるかと言ふと、極めて不満足な様相に推移し來たつたといふの外はない。それは畢竟する所、英國の帝國主義的植民政策によつて歪曲せられ、隨所に矛盾を露呈せしめられた爲である。而してこの歪曲と矛盾は印度と對照考察してのみ理解し得られるのである。

ビルマが英國に蠶食されるに至つた初めは一八二四年であるが、次いで一八五二年のイラワチ三角洲占據となり、一八六二年にはラングーンに政廳を置いて屬領化に成功した。

當時は英國の自由主義貿易の華やかなときであり、自ら世界の工場を以て任じて居つたときであつたから、折柄、米國の南北戦争の餘波を受けて、歐洲が米穀の輸入を得ることが出來ず、困惑してゐるのに役立てやうとしてイラワチ三角洲の急激な農産獎勵となつたのである。

一八六九年にスエズ運河の開通は成り、ビルマの産米は急激な増産となつた。此の時にビルマが英國の産米の農場たるの運命を刻印せられたのであつた。

其の後第一次世界大戦の後、歐洲市場の販路は喪失したが、今度は之に代つて印度の食糧倉庫としての機能を果すこととなつた。そして、ビルマの食糧を印度の經濟力が、その獨立の生活を營むやうになるのを懼れて、ビルマを印度より分離して統治せんとして、一九三七年印緬分離となつた。

英國は印度に對し經濟力の充實することを阻むと同時に、ビルマに對しても、それが前衛地たる地位を重視し隸屬を確保する意味で、ビルマの經濟力を極力拒否する態度に出た。こゝにビルマ産業の歪曲があつた。其の工業は發展を阻止せられ、鑛産資源は英本國資本の壟斷に委はれ、これが利用の恩恵はビルマ人に與へられず専ら英國の農場として奉仕を強ひられて來た。

かくの如くビルマの農業なるものは印度の食糧源の一として又印度の制壓手段としてのみ獎勵され來つたのである。

ビルマ人口の産業別構成を見ると、山嶽地帯に原始的農耕民として存在するシャン、カチン、チン等の未開民族を三十五%とすれば、残り六五%がビルマ族で、農業に従事して居る者はその七〇%である。残の三〇%は主として農民を對照する職業によつて生活してゐるのである。だからビルマ産業の問題は殆んど農業を中心として展開されて來てゐる。しかも、そのやうにビルマ人の大半が農業に従事してゐるのに拘らず、耕地所有者としての勢力は五十%に

しか及ばず、農業人口としては五割に過ぎない印度人が耕地所有四一・二割に及んでゐるのである。斯の如くに農業人口の數に於て壓倒的な多數である、その支配がビルマ人に無いと云ふ不自然な現象を呈してゐるのである。

(二) 農業一般

一八六九年スエズ運河の開通は突然にビルマ稻作の開拓を異常に刺戟したのに、ジャングルを整地して米田となす資本はビルマ人になつた。その資本は二割、三割の高利で印度より流れ入つた。たゞ闇雲に耕地の増大の爲に負債を重ねて来た農民が氣がついた時は、既に高利の重壓は身動きもならぬこととなつてゐた。

英政府の農村金融に對する無統制放任は、寧ろ悪意の不作爲とも云ふべきものであつた。英國系銀行は一割の高利で印度資本家に融通し、それが廻轉して二割、三割の高率となるのである。

然してビルマ農民の疲弊は、かゝる直接的なる高利貸の罪にのみ歸することは出来ないのである。その生産した米の市場は主として海外市場であつて、その価格は海外市況に左右されるのであり、その輸出を擔當するものは英人、英系資本によるものである。

收穫期に當つて農民は租税、負債の返却の爲に現金を緊急に必要として賣急ぐ。この時に當つて、政府の適正管理の無いのを奇貨として輸出業者は米價を不當に低く抑へる。此の輸出業者の中間搾取は、ビルマ農民の疲弊を大ならしめた原因の一である。斯くの如く米賣却に、甚だ不利なる状態を甘受せしめられる一方日常の輸入は亦、英人、歐人業者の手中にあり、英國資本による二重の搾取がなされたのである。

ビルマ農業は直接に發達せる資本主義國家に連結せられるにも拘らず、ビルマ農業自體は、その生産技術、經濟とも前資本主義的なものであり、適正管理を殊更に放任遺棄して顧みられずにつた所にその歪曲を見るのである。

勞資の關係についても一寸觸れて見たい。端的に言へば今迄はビルマの政治は英人の手に、商權は印度人の掌中に在つたと云ひ得る。ビルマには比較的大資本家が乏しい。然らば小額な資本を集合する株式組織又は合辦組織にしてビルマ人の事業が成立つかどうかと考へて見ると、ビルマ人は家族制度の下にあるやうな生活をして居り乍ら、金錢の問題となると、親子の間にも妥協が出来ぬといふ極端さで、兄弟でも互に出資して事業經營に當るなどといふことは出来ない。社會人の株式に對する通念も、先覺者の相次ぐ失敗は投資を極度に危険視するやうになつて仕舞つて、今日でも仲々に應募をしないのである。この事業資金化困難はビルマ人同志による事業の起らぬ原因で、延いて産業の不振を招來する理由にもなつてゐる。

勞力について之を見ると、現在の勞力の大部分は印度人勞力に占められてゐるし、それに能率の點でもビルマ人に隨分劣る。今、日本人の一般勞力を十とすると、印度人六、ビルマ四といった比率のやうである。端的に言ふと、ビルマに於ける勞働にのみよる事業は、將來は兎に角、現在では覺束ない。單價勞賃は安値のやうで、能率から言つて高値のものとなり、結局は外國からの勞力輸入を考へぬと事業は成立ち得ないといふこととなる。將來ビルマで事業を企畫する人は、ビルマ人の性能と、印緬勞力の綜合と、合理化の諸點に亘り深く意を注がねばならぬ。

(三) 鑛業一般

ビルマ鑛産資源中最もビルマ産業經濟に大きな影響を與へるものは輸出額の二割以上を占めてゐた石油であるが、これも前記の米と同じく印度市場の状況によつて、其の生産を有意識的に左右されてゐたのである。唯米の生産の場合には、その直接の生産者が主としてビルマ人であつたに對し、石油の場合は石油の生産業者が英人であるに過ぎなかつた。かくの如くビルマ鑛業中、最も重要な石油が英人によつて稼行せられてゐたのみならず、その他の錫、タンダステ

ン、鉛等も全てが英人の手中にあり、全くビルマ國民經濟から遊離してゐたのである。

この鑛業がビルマ國民經濟から遊離してゐた理由は、單に英國が望むまゝの利益を壟斷しようとする底意から然かあつたといふよりも、これは國防資源の確保と云ふ點から採つた方法と見るべきである。何故なら若し單に利益壟斷の點から見れば、もつと他の鑛業資源の開發が行はれて然るべきであるにも拘らず、開發は愚か調査さへも行き届かず、石油、錫、鉛、タングステン等の軍需資源のみに重點が置かれてゐた。第一次世界大戰後、英國はビルマの軍需資源に着目し、外國人による企業は法令によつて嚴に禁壓した。一九一四—一八年平均と、一九三四—三八年平均との産額を比較すると亞鉛は三十倍、鉛は五倍、錫は十倍、銅は二十倍、タングステンは二十七%の増産となつてゐる。

外國人企業を排除することは、ビルマ人企業を保護するやうにも見えるが、事實に於て鑛山企業は大なる資本を必要とするのであり。乏しいビルマ人資本の耐へ得る所でない。だから報告例に徴してもビルマ人資本による企業は數に於ては甚だ大であつて、其の實數は擧ぐるに足らぬ微小である。而も、ビルマ人による鑛山企業は錫に集中されてゐて、其の生産品はマグイ、又はヴィクトリヤ・ポイントに運ぶことが指定され、ビルマ人の企業主の意志による處分は禁止されてゐた。

ビルマ鑛業の必要とする勞働力は一部ビルマ農民の農閑期を利用して充てゝゐるものゝ、大半は印度人、支那人の勞働力に依存してゐた。これは鑛業のみならず工業についても言へることであつて、現在ビルマには農村現在ビルマには農村過剩人口が存在せず、この方面に於ける勞働力の補給は、印度、支那等からの輸入に俟つ外はなかつたのである。

(四) 工業一般

ビルマの工業は未發達の状態にあるといふの外はない。即ち工場特に登録された工場數はやつと一千を出でたに過ぎず、この従業員數は八萬六千四百人である。この全工場の七分の一は歐米人の經營であつて、使用人員の過半數はこの歐米人の工場に集中されて居るのであるから、ビルマ人資本による工場の零細さは、推し計り得るのである。

工業部門から見ると、近代的工業と稱すべきものは、僅に英國資本による精油工業と印度人經營のセメント工場位なもので大多數は精米及び製材工場である。

(五) 重要業態細別

農業、林業、鑛業、工業等を通じ業態別に基づく各種重要産業を少しく細説すると次の如くである。

1 精米業

十年以前のビルマ精米業は英、印、獨、支の資本系統によつて經營せられ、相互に角逐し競争した時代で、斯業の華々しい全盛を展開した時代であつた。然る所、時代の推移に伴ふて、他の總ては英資本の前に悉く屈し去るに至つて遂には、英系、スチール・ブラザー一派に統一せられるに至つたのであつたが、精米の壟業が全く同社の掌中に歸せんとするかに見えた時、この大企業に立向つて小企業工場の設立を各所に見るやうになつて思はぬ對立が生ずるやうになつた。これらの中小精米業が果して維持し得るや、又維持し得るとして産米の規格が不統一となつて輸出米の品位低下することにならぬか、取引機關の合理化、産米検査を如何に勵行すべきか等將來に種々の問題を殘してゐたのであつたが、今や日本の占領下に入り、軍管理に委せらるゝことゝなつた。

ビルマ精米業は、その企業を一體的に見て年々八百萬噸内外の米を精白するといふ極めて巨量のものであつて、世界の偉觀たるを失はぬ。

ビルマはチーク材の産出については隣國タイに次ぐ産地である。其の他多量の建築竝に鐵道土木用材もあり、製材事業も情米事業に次ぐ事業として近代的設備を誇つてゐる。資本の上から言ふとこれは英印に獨占せられてゐた。チーク樹は主としてビルマのベグヨマ山腹、シツタン河東方山脈シャン聯合州に産し、その年産額は一九三八年に於て三十九萬八千立方噸、一九三九年の輸出は二十二萬四千四百立方噸であつた。チーク材以外の一般材木は、一九三八年に於て四十五萬三千立方噸を産してゐるが、この中にはビンガド、ビンマ、バグウイン等の硬材もあり、鐵道枕木、建築用材、造船用材として珍重されるものが多い。

イ 蘭 貢 の 製 材 業

戦前に於ける主なる製材所と同所有者は次の如くである。

- ボンペー・ビルマ商會社
- トイアー有限會社
- テイ・デイ・チンドレー・ソン有限會社
- マオグレゴール有限會社
- スチール兄弟有限會社

以上の五箇所は何れも近代的の設備を有し、製材能力は一ケ年概ね二萬噸内外である。又前記商社は何れも専らチークを取扱つてゐた。此の外に緬甸人又は印度人經營の製材所あるが、其の製材量は僅少である。

ロ モールメン製材所

大小合計十六箇所あり、此の合計年製材量は十五萬四千噸で、其の内で専らチークを製材するものは四箇所ある。

ハ 森林租借權者

戦前の租借人は前記の五會社の外左記の五社である。

- 1 ウー・バー・オー・アンド・サン U. Ba. Oh. and Son
- 2 サウ・ザ・ウエ Saw Thu Dwe
- 3 ドー・サイ・ムー・アンド・アラー・アーメッド合資 Daw Thui Nu and Ali Ahmed
- 4 アー・ユー Ah Yu
- 5 ウー・バー・オー・チーク硬材有限會社 U. Ba. Oh Teak and Hard Wood Co. Ltd.

ニ 卷 枯 樹 數

最近の統計はないが、一九三五—三六年度の一年に於けるチーク材の卷枯樹數は二十一萬三千九十九本と云はれる。

緬甸チークは毎年卷枯されるが、泰國に於ては五年毎に時期を劃して卷枯するのである。

ホ チーク製材輸出量

一九三五—三六年度に於ける緬甸チーク材の國別輸出量は左の如きものであつた。

國 名	輸出噸數	國 名	輸出噸數
印 度	一八〇、二六五	米 國	四六五
英 本 國	三八、九五四	白 耳 義 國	八一三
セ イ ロ ン	一、五二三	葡 萄 牙	二、〇二八
南 阿 蘭 地	四、七三二	瑞 典 洲	一七一
埃 及	四六六	瑞 典 洲	五七七
獨 逸	四、五八七	丁 蘭 洲	三七六
和 蘭	四三九	ア イ ル ラ ン ド	一七九

(備考) 1 前掲輸出量の總價格は三一、八八三、一一一ルビーである。
 2 同年度に於ける緬甸のチーク材、輸入高約八二、〇〇〇本であつた(之は専らモイルメンに浮流する分を買入るゝものである)。

へ チーク材の價格

年	價格 (單位ルビー)
一九二五	七、八六一八
一九二六	九七、一三五一
一九二七	一〇〇、四三八一
一九二八	九九、九一五六
一九二九	九六、三二四七
一九三〇	八五、八三二〇
一九三一	五四、九七一五
一九三二	四五、九〇八一
一九三三	四八、八四九三
一九三四	五三、八四九三
一九三五	五五、三一八七
一九三六	

一九二五—三六年度の十二年間(其の内、九年間は價格が下落)
 緬甸政府によつて賣り出されたチーク材平均等級

平均價格	一九三六—三七年
六九、二三五三	七三、七五七五

尚緬甸政府は緬甸に於てチーク材使用の價格を決定する爲に、チーク材の標準平均價格を、噸當り七五ルビーに定めてゐた。

3 製油業

エナジオンにはB.O.C.と言ふ英系大會社があり、小規模な手掘油井を除く外は殆んど英系に獨占されてゐたであつて相當大仕掛な設備が施されてゐた。

石油類は年産約二億七千萬ガロンであり、これは量が多いと言へぬが、印度の工業動力源として印度の必要とする石油の七、八割供給に當り、イギリス海空軍の東洋に於ける給油地として極めて貴重なものであつた。それでビルマの石油開發は英國が最初から獨占的に行つて、他國の介入を許さぬのみでなく、ビルマ人が機械を用ひて掘ることも禁じてゐたのである。

その産地はビルマ北部にあるマグウエ管區のエナジオン油田が最大で殆んどこゝに集中してゐた。

4 鑛山業

ポールドウインのナムツ・マインの鉛鑛山は投資額から見てもビルマ第一の鑛山で、資本は一億ルビーと稱せらるゝ、その設備から見てもエナジオンのB.O.C.と並列される横綱格である。其の他錫ウオルフラム鑛山が大小數十を數へる。

錫は世界第一の錫産地マライ半島の錫脈をひき、主としてテナツセリム管區(マガイ、タヴオイ地方)に産出する。その産額は一九三九年度に於て精選錫鑛五千四百四十噸であつた。元來錫は世界總産額の六割を南洋に産し、その七

割五分が、英勢力下にあつた。このことも英の東亞に於ての石油におけると同様に重要な意義を持つてゐた。即ちイギリスは早くから、その主要な錫産地に悉く手を染めて莫大な投資を行ひ、どしどし開發して他國の勢力侵入を防ぎ殆んど獨占して仕舞つた。政策上主錫脈のあるマライ半島に主力を注ぎ、次いでタイ國に及びビルマは英領なる爲め比較的開發を急がずに置いてゐた。従つてビルマの錫産額は今後の開發によつて莫大量を豫期し得るのである。

5 諸種の小工業

ビルマの工業は甚だ幼稚である。極く近年の戰時的應急施設を除けば機械の如きは殆んど見られない。工業として挙げられるものは、精米、製材、石油精製であるが、他の群小工場を併せて工場数は大約一千で、従業員も八千六百餘人に過ぎない。其の中約六割五分が精米工場で約一割五分が製材工場、残りの二割五分から石油精製事業を除いたものがこゝに云ふ小工業になるのでそれは實に微小なものである。この小工業さへも少し資本を要することの多いものは英系資本によるものであつて、ビルマ人が巾をきかせてゐるものは家内工業に過ぎないこととなる。

(1) 石 鹼 工 場

小規模の洗濯石鹼工場が、ラングーン市郊外に十箇所ある。

未だ自給自足の域にさへ達してゐないのであるが、それでゐて尙資材の不足で經營難を訴へてゐるやうな仕末である。

(2) マ ッ チ 工 業

ラングーンに大中小の小工場があり、自足の域に進みつゝあるが尙少許の輸入をカルカッタから求めてゐた。つい近年までは日本、瑞典より輸入があり、又最初は兩國の技術に依存してゐたのであつたが、近時はその技術を體得するに至つた。

(3) ゴ ム、カンバス靴工場

日本、印度の雙方の資本で經營せられる工場が二つあつて戰前まで操業してゐた。何れも低級のものゝみを製造することに専念してゐた。これは邦品の輸入に相當の打撃を與へてゐたのである。

(4) セ メ ン ト 工 場

ビルマの天然瓦斯を利用して設備されたので、年生産額は六萬噸を目標としてゐた。製品は初めは思はしくなく、絶望視されたこともあつたが、其の後漸次に改善が行はれて今日は相當のものとなつた。株式は公募に附せられ、英印緬の綜合資本によつて成立された。その特色は株式の割當を印緬のセメント販賣人に振當てたことで、製品の販賣上至極妥當な方法であつた。爲に良好なる價格を維持して販賣されてゐる點は注目すべきである。

この工場の出現によつてビルマはセメントの自給自足が出来るやうになつた。

(5) メ リ ヤ ス 工 業

ラングーン市郊外インセイインに一大メリヤス工場がある。資本金百五十萬ルビーが投ぜられ、面積、設備、従業員の點から見れば印度を含めて一、二を争ふ工場であつて、日本人技師がこれを指導し、普通メリヤス一箇年二十五萬打以上が生産されてゐた。就中印緬業者の従來行はなかつた。ファンシーものゝ生産を行ふことになつて邦品の輸出と、邦人技術の送派とは大いに考慮すべき問題を含んでゐる。

(6) 手 織 機 工 場

ビルマ手織機臺数は十萬臺を超えると稱せられてゐる。ビルマ家内工業課なる政府の統制機關は十五年を経、著々として業者の指導に好成績を擧げてゐる。

新型織機と共に凡ての工作課程を新様式に改造したが、之によつて業者を刺戟し斯業の活況を呈するに至つたこと

は異常なものがあつた。

機業中心地としては、アマラブラ、サンザ、シエウエツダン、バダン、セイカン、チバ、ブダリン、ベグ、ヘンザダ、スワラチを擧げることが出来る。

ラングーン市には手織機業斡旋所があり、その販賣と宣傳とを行つてゐた。一方ラングーン郊外カマユーには織物試験所があり、當局の施設機などと協力して、上々の成績を擧げつゝあつたものと云はれてゐた。ビルマ手織機工業の發達増産しつゝあることは、外國より輸入せらるゝ綿絲、スフ絲輸入統計表の數字からも推察せられるのである。手織機業生産は、ビルマ全消費數量の二割五分と見られて居るから推算數量は一ケ年生産五千五百萬碼に及ぶ筈である。

ビルマ政府は地方業界の懇望を入れ、技師派遣制度を採用し、一九三八年からこれを実施することになつた。その技師の指導方針は次の如くであつた。

- イ 會社又は個人生産品の試験
- ロ 生産品の標準化指導
- ハ 指導員派遣の斡旋と織機の使用宣傳
- ニ 生産品の市場開拓と販賣斡旋
- ヘ ラングーン郊外のカマユー織物試験所に於て行はれた指導的作業を見ると次の如くである。
- イ 絹文織 Cahing Baung の製織フアンシイデザインによるスフ・ロンギの製織ジャカード式機械使用による Acheik Pasoe の製織
- ロ 日本製機械 Drubling Machine 使用によるバンコツ・クロンギの製織

は 家庭織機使用パターンの製織

に Jute Woolen Yarn を資材とするカーペット織物

ほ シルクェット、絹スフ絲使用、ピロード織物

へ 人絹クレツプ絲によるクレツプ・ロンギの製織

と コート用サージ、フランネル・ロンギの製織

ち スフ絲使用シャレーテング

此等各種の製織試験を施し研究中である。

これを要するにビルマの手織工業なるものは家内工業としては充分なる發達を示しつゝあるが B・H・T・D (織機業斡旋) の一ケ年の各種織物販賣額が十二、三萬ルピーに止まる點から見ても海外輸入品と對抗して一般商品化するには尙ほ前途遼遠である。

(7) 陶磁器業

ビルマの陶磁器業に關しては先年モールメン地方で調査が行はれたが極めて幼稚なものである。陶土、硅土、硅石等を多量に有する點から考へるときは、窯業は成立する可能性は充分あるが、陶業はこの程度に止め民間の需要は關稅を引下げ、邦品に依存せしめるのが賢明であると考えられる。一九三六年ビルマ政府は、ビルマ陶業發達を目的としてラングーン郊外タマインのビルマ陶器製作所に對し十萬ルピー並に一萬五千ルピーの低利資金を貸出した。ところが事業は失敗に終らんとして居つて政府は融資の回復に困難を感じてゐたのである。

(8) 漆器工業

この工業はビルマ國産品中、最も生命のある有望事業の一つであると考へられる。内外の需要、製品の品位、徒弟養成、史的根據、資材及び資本關係から見ても將來相當の發達は期待し得るのである。しかも邦品とビルマ國産品とを比較すると生産の分野を異にしてゐるから將來競争の對照とはならぬであらうと考へられる。

ビルマの北方にバガンと稱する舊都がある。數百年前バガン王朝の存したところで、相當古い美術や、趣味が今日に於ても存し、バガン王朝の全盛時代が偲ばれるのであるが、漆器工業は今でも亡びずに保存せられてゐる。史的方面から見ても工業美術から見ても興味深いものがある。ビルマ政府はバガン市に漆器製作傳習所を十四年前から設立して其の指導に當つて來た。傳習生は年々百名を超え、其の製品は模様付花瓶、盆セツト、水入茶托、痰壺、家庭用品等で、最近では金銀の時繪、モザイク模造品のやうな廣汎に亘つて作るやうになつた。その模様は花鳥風景を始めとしてビルマ特有の地方色を有する點が、歐米人の嗜好に投じてゐた。それで毎年開催せられる展覽會に出品せられた即賣品は人氣の中心を成し、土産工藝品として第一位とせられた。先年同傳習所で平地黄色に漆工を施したデザート用の皿、アイスクリーム杯、スプーン、煙草入等の製作が非常に見事であつたので好評を博し、其の後各地に指導員を派遣し講習を行ふて業者を激勵してゐる。

ビルマの漆器工業はその國民性、即ち手工に適する民性、資材と小資本との各種條件を具備してゐる點から指導の宜しきを得ればその販路は相當なものとなると思はれる。

(9) 其の他

其の他寶石、高瀬貝、木工細工等がある。これらは家内工業の範圍で指導宜しきを得れば相當に發達するものと思はれる。尙傘、籠、筵は家内工業として普く行はれており特殊のものとしては眞鍮、鐵、銀、チーク及象牙で、佛像、佛具、刀劍、裝身具、美術工藝品の製作がある。

(六) 労働事情

1 労働一般

印度からビルマへ労働移民を入れるやうになつたのはビルマの農企業が勃興し上ビルマから下ビルマへの労働者の移動が始まつた頃からであるが、移動があつたものゝビルマ人は能率に於て非常に劣るので英人資本家が之を嫌つて印度のベンゴール地方から約七千人の移民を招致したが、ビルマに印度人を大量に導入するやうになつた起りである。そしてそれは一般労働者としてでなく、田園の耕作者としてであつた。

其の後マドラス地方から移民がどん／＼と渡來するやうになり、特に折柄盛んになつて來た精米工場の労働者としては最も適當なる者として歓迎せらるゝ様になつた。

一八七六年印度に労働法が布かれ、ビルマへの移民もその適用を受け指定の募集人の手を経ることゝなつたのであるが、ビルマの精米業者はこの指定募集人の手を経るよりも他の白人によつて印度移民を招くのを有利とした。尤も指定募集人によるものは耕作者といふよりも苦力であつて定着性もなかつたし、又、自作農たるの資金を持つてゐないからであつた。

労働法の適用を受ける移民募集は成績が擧らずして中止となつたが、一八七六年には一萬五千人内外の印度人が自由移民として渡航し、其後も年々一萬一萬五千人の移民が渡航するやうになつた。其の上に一八八〇年海上運輸の會社が競争して運賃を安くしたりした爲一八八〇—八一年の冬季には一舉に四萬人といふ移民が殺到したりした。

印度人は始めは農業労働者として移入を計られたのであつたが、後には労働者として入國を奨励されるやうになり、政府は乗船移民數に應じて船會社に補助金を交付するやうにさへなつた。

一八八二—一八三年中に支出された補助金は三十萬ルピーにも達し、又一八八三—一八八四年には渡航者が一年八萬三千人に達したので、補助金の下付を撤回されることになった。その結果は年五萬人台の渡航に減じたが、其後三年で、年八萬七千人を超える様になり、一九二七年には年に四十萬人を超えるなどいふこともあつたりした。

渡航者のうちには歸郷する者もあるが平均して毎年千人に付き二百人がビルマに定着したやうであり、一九〇九年と一九一〇年のやうな印度に降雨の少なかつた年は多く、一九一二年と一九一七年のやうな豊作のときは少く、一九三〇年と一九三一年には、ビルマのテルグ地方の労働争議に累せられて少なかつたし、一九三八年には佛教徒回教徒暴動があつて少なかつたりした。

一般に云ふとこれらの移民達は、ビルマ米の收穫時に渡航し來り苦力となつて労働に従ひ、收穫がすむと今度は精米期に當る所に移つて働き、精米積出しのは道路、堤防の工事に備はれるので、これを繰返して一地方に定着することになるのであるが、其の間に歸來せんとする者は大抵は雨季の近づく頃を選ぶのである。

ビルマ在住の印度人の數は今日では總人口の八分を占めるやうになり經濟的にも凡ゆる分野に進出して、ビルマ人の生活を壓迫しつゝあるので印度人の進出は大きな社會問題となつてゐる。

この印度よりの移民は、印度人として、その種族別はビルマにあつても判然として居り、ヒンヅー教徒、回教徒、マドラス教徒の區別は嚴たるものがある。

ヒンヅー教徒は商業方面に主として活躍し、又労働となると、どんな賤しい仕事にも骨身をおしませ働くので、重寶がられてゐる。回教徒は食料品販賣の部面に出頭して相當の地盤を開拓してゐる。

マドラス教徒は高利貸が専業であつて、小額金融の便利な存在となつてゐるが、そのビルマを毒する弊は相當戒心

すべきものがあり、表面上は法定金利以下の如く装ふてゐるものの、回収を目掛として二割—三割の高利を貸つてゐる様である。尤も對人信用であつて便利なので、利用するものが多く、これが爲に最後に田地を抵當に供するの餘儀なきに至らしめられたり、そして凶作に遭ふて土地を失ふに至るのも、このチツテイ（高利貸をかく呼ぶ）に因るのが多いのである。

このヒンヅー教徒はビルマ人と宗教を同じうし、それに、柔順に、その使役にすら甘んずるので好感をもたれ、仲も良いが、回教徒は兎角圓滿を缺き、ビルマ人の反感は強い。現に一九三八年にビルマ人對印度人の騷擾が相當に激しかつたのは、その原因は佛教誹謗の冊子を發行したといふ原因から發して、平常の反目がこれを重大化に導いたのであつた。

印度人に對するビルマ人の反感と反抗と、高利貸に對する怨恨は遂に印度人のビルマ移住制限を輿論たらしめるに至り、政府は印度との間に移民協定を實施するに至つた。

この協定によると、從來の人頭税の他に

- イ 永く滞在せんとする印度移民は一人につき大人五〇〇ルピーを支拂ふべきこと
- ロ 三ヶ年以上ビルマに滞在することを許さぬこと
- ハ 印度人とビルマ人との婚約又は同棲を禁止すること
- ニ 印度移民は必ず印度政府發行の責任ある旅券とビルマ政府の入國許可證とを所持すべきこととなつて居り、これは入國阻止に相當に役立つるたやうである。

2 労働の能力

印度移民は、労働者として熟練と非熟練との二つに分けられ、熟練者は精米所、工場、造船所、輸送機關、鐵道、

船積等に從ふのであり。非熟練者は、ポーター、耕作者、收穫労働、小作人、従僕、伐木手傳、車夫、車力となるのである。

ラングーンには一時一萬五千人の印度人車夫が働いてゐたことがある。精米はラングーンに於ての最重要な新興事業であつて、この労働はまた季節的である。精米機係りの労働者以外は苦力でないので、これは一月から四月までの出盛期に雇入れられるのである。

其の数はラングーンで平均して精米機係り二千人、契約苦力一萬四千人となつてゐた。

十人以上の労働者を雇備するビルマの工場労働者數

民族別		労働者	
		熟練	非熟練
歐人、歐印人		四二一	一七〇
支那人及日本人		一、五四五	三、一五八
ビルマ人		八、〇四八	一九、九八五
印度人		一一、五三三	六一、九八三
計		二二、五四七	八五、二九六
			一〇七、八四三

この表を見ても判然するやうに、熟練労働者として印度人は五五%、ビルマ人は三六%といふ比率になつて居り、非熟練労働者として印度人は七三%、ビルマ人は二三%の割となつてゐる。

又熟練、非熟練を推算すると印度人は六九%、ビルマ人は二六%となつてゐる。

ビルマが英領となつた當時、印度には既に紡織業が發達したのであるが爲に、印度人は近代工業の技術の操作に對して訓練を受け、一日の長たるを得てゐた。これもビルマの工業に印度人が進出することを得た原因の一つであつた。

石油事業は他の労働と少しく事情を異にし、英人が石油事業に乗り出して來た時、ビルマ人は古く王朝時代から開發に當つてゐる十分な經驗があるので、ビルマ人を雇入れることを有利としたのである。だから石油會社に働く労働者は、ビルマ人が五割一厘四毛（一九二七年）——六割一分四毛（一九三七年）といふ優位にあるのである。これは労働者の數が多いといふ丈でなく、技術に優れて居り、賃銀も遙に高いのである。錫及ウオルフラム鑛等の鑛山労働者には常備として印度人、支那人が多く、ビルマ人は臨時的に雇入れられるに過ぎない。

一九三八年の鑛山労働者の數は、三六、三〇九人であるが内坑内労働者は、八〇〇〇餘人、婦人労働者、八八六人である（婦人は坑内労働は禁ぜられてゐる）

少年は鑛山労働に従ふことを禁ぜられてゐる。

このビルマは女がよく働く所なので土運びや煉瓦運びも厭はず到る所に女苦力が見受けられるのである。

ビルマ労働者の日給は

普通苦力	一ルピー	大工、特殊職工	二ルピー
普通女苦力	八アナー 一二アナー		

賃銀としては餘り高いとはいへないが、労働能率が低いので結局は高い賃率に當る。これは彼等の生活が安易であつて、一ヶ月五—六ルピー、田舎では、月三ルピーでも生活が出来るから、生きる爲に努力するといふ必要がなく、よく仕事を怠けて遊び暮し、お寺詣りの日は、どんな事があつても休むといふ風習となつてゐるのである。従つて一ヶ月の労働日は精々二十日位であるといはれる。

これを要するにビルマ人は農民たることは出来ても労働者には極めて不向きである。

ハ種族別職業人口

(各職業千に對する割合)

職業別	全種族	マビ人	其の他の土著種族	支那人	ビルマ生まれ人	インド生まれ人	インド系人	ヨーロッパ人及外人	アングロ系人	その他
有業者總數	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
農林水産業	73	72	87	35	69	35	50	13	6	6
鑛業	6	7	4	3	4	3	2	7	3	5
加工及供給業	33	30	33	17	33	55	26	9	4	3
運輸業	107	109	96	31	73	100	103	19	29	8
商業	56	56	61	37	56	71	79	14	24	8
行政及學藝	4	5	3	1	3	1	1	1	1	1
軍隊及警察	5	3	2	1	3	2	1	1	1	1
行術技藝	3	3	2	1	3	2	1	1	1	1
學藝	3	3	2	1	3	2	1	1	1	1
定期收入生活者	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
家不備のもの	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
記入不備のもの	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
雜産	49	44	26	19	34	53	66	14	3	3

ニ工場及工場労働者數

(工場數)

地域別	總數	工場			
		機械土木	製材	米	精糖(植物油)
ビラマ本土	1,019	1	27	63	6
アラカマ	77	1	3	3	1
ベラグ	42	1	3	3	1
イラワ	37	1	3	3	1
テナセリ	25	1	3	3	1
マダウ	5	1	3	3	1
マダレイ	2	1	3	3	1
サガイン	6	1	3	3	1

ホ工場労働者數

地域別	總數	工場			
		機械土木	製材	米	精糖(植物油)
ビラマ本土	6,633	9,604	1,083	4,695	1,437
アラカマ	4,777	29	45	45	3
ベラグ	4,857	6,340	583	2,050	29
イラワ	2,994	1	1	1,855	4
テナセリ	1,782	1	1	1,085	1
マダウ	1	1	1	1	1
マダレイ	1	1	1	1	1
サガイン	786	1	1	1	1

ビルマは農業國であるから、その主要輸出品は農産物、天産物であり、主要輸入品は工業製品を主とするのである。ビルマの貿易總額は一九〇〇年から一九三〇年に至る三〇年間に三億ルビーから十一億ルビー内外にまで累増したのであるが、これが内容を検討して見るとビルマの經濟は常にインドの利益に對應して決定されて來た。實にその繁榮期に當つては輸入税がビルマ政府全歳入の半ばにも達したのである。ビルマの農民にとつては完成品に對する輸入税の撤去は、その最大の利益とするところで、これに對しては指導者層も奮闘したもので、一九四〇年四月ビルマがインドから分離することとなり、印緬通商協定満期に當つては輿論は原料生産者の利益の爲に關稅政策の改訂を要求したのであつた。

ビルマの外國貿易は極めて變動が激しく、特に米價によつて左右されることが多いのである。ビルマからの輸出向土産品は、その取引が總て殆んどビルマでないものによつて行はれてゐて、其の點にビルマ人が無力であることも特記するに足る。支那人、ビルマ人とが合辦で經營してゐる製材所があることはあるが、それは國內需要に當てられる極めて微力なものである。

ビルマの輸出は、しかし乍ら戰爭の壓迫下にあつてもよく維持され、一九四〇年三月の輸出は一九三九年三月に比べて僅かに一分五厘の減退に止つてゐるだけであり、輸入はまたこの間に一割九分一厘も増加してゐる。

インドとの通商關係は極めて重要な部分に屬し、輸出の約六割は印度向けであり、その輸出品目中、ガソリンは剩餘の全部、燈油、輸出木材の四分の三、米は約半分が印度へ送出されてゐたのである。このビルマの印度向輸出はビルマにとつては六割に相當してゐるが、これを印度の貿易面から見ると、インド貿易全體の七分にしか當つてゐない。

この劣勢は通商協定の取極に當つて印度側を有利にしてゐたのである。ビルマはインドから分離してから、インド以外の國に對する貿易額は、輸出入ともに多少の増加を示し、又印度からの輸入は増加したが、インドへの輸出は減退するやうになつた。

陸上貿易は、マニプール、アッサムを通じて行はれるのであるが、全く地方的な土産品に限られてゐて、些して重要なものでない。

イラワチ河を遡つて峠越えにチベットへ通じる貿易もあるが大した額には上つてゐない。タイとの陸上貿易も地勢の關係上微々たるもので云ふに足らない。

日本の對ビルマ貿易は昭和十四年（一九三九年）の輸出二千五百五十六萬餘圓、輸入千五百六萬餘圓となつて、相當の出超になつてゐた。日本がビルマから仰ぐ物資は、原棉、鉛、雜穀、米、とりわけ米については、その積出しは重要であつた。日本から供給してゐた物資は、捺染綿布、メリヤス、人絹、絹織物、毛織物、雜貨類で、昭和十二年には、我國との間に通商條約に綿布議定書が取交されてゐたのである。

各國別の主要輸出品を擧げると次の如くである。

英 本 國	へ	米、石油、其他油類、チーク、棉花、パラフィン蠟、蠟燭、糧秣、油漬、毛皮、鉛、ウオルフラム、銀、護謨、豆類、カツチ
印 度	へ	米、礦油、棉花、チーク、木材
セイロン島	へ	米、鉛、材木
昭 南 島	へ	米、煙草、糧秣、豆類、胡椒、蠟燭、毛皮、錫
馬 來	へ	米
香 港	へ	米、糧秣、翡翠、毛皮、鉛、煙草、生棉花

エチプトへ 米、材木
 南阿へ 米、材木、パラフィン蠟
 マリチユスへ 米
 カナダへ 米
 濠洲へ パラフィン蠟、米、種油、油糟、豆類
 支那へ 米、鉛、パラフィン蠟、棉花
 歐洲諸國へ 米、豆類、油類、パラフィン蠟、棉花、材木
 北米合衆國へ 毛皮、パラフィン蠟、護謨、チーク

イ 輸 出 貿 易

種 別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
食糧、飲料、煙草				
生 獸(食用)	ルビー 九	ルビー —	ルビー 1010	ルビー 三三五
食 用 肉 類	—	—	—	四〇
酪農品、卵、蜂蜜	一四三五四	六八二五	一七三	八〇
魚 類 同 製 品	一五五七二	一七六三〇	一七六三	一九三三六
穀 上 物 類	二二六〇四四一六五	二二〇一〇四五六	二〇九五三〇一一	二二六八四八三
同 製 品	一四七〇六	一四三〇六	二六二	四九八
果實、堅果(オイル堅果を除く)	二八三三六	一三三〇七一	二八〇〇〇	九〇七七〇
野 菜	二二四七五五四	一四九四三三六	九六六、三三二	一〇〇、六七三
砂糖、菓子類	三四〇九三	四九四三	五二九七	三三、七八〇

種 別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
珈琲、茶、ココア	一、六八〇七五	一、五二七六七	一、七四八六〇	一、四七八〇七
飲 料 飼 料	七、七〇〇	四、〇三三	—	三五
家 畜 飼 料	101,001一八	133,008三二	165,806四四	164,773四八
煙 草	六四七七七五	七、六六一	七、〇〇六七	六、九六〇〇
計	三三〇、七五二、九三二	三三二、五三三、五五〇	三三六、四三三、五五〇	三二四、八七九、五九〇
油 脂(動植物)				
種 子 油	九、九四四九	三、六三九九	四、三〇八六	五、三、六三三
動植物油脂、動植物製品	一、七〇七〇	二、四九七〇七	四、六、二七四	三、四、六五九
計	11,652、一九	六、一三、〇六	九、三、一六〇	七、七、三三三
化學藥品類				
化學製品、化學材料	二、八三〇六三	二、四七九九五	三、六、四九九	二、四、四〇六
染料、收斂劑、塗料	一、六七五、四八四	一、九、九〇〇八	一、四、九八、八三	一、五、九、三、八〇
香料、石鹼類	—	六〇〇	三、三〇五	八、七三二
肥料	一、三三、三六八	一、七、三、二七九	九、五、四四八	一、二、七、四四
計	二、〇、三、九三五	二、三、九、八七三	一、八、〇、四、二四	一、九、九、一、五二
ゴム、同製品	三、一、七、六、二六	六、九、八、四、五三	六、九、三、〇、三五	五、九、五、三、五二
木材、コルク及製品	三、三、〇、八、一三五	三、五、七、七	三、九、一、〇、七〇	三、四、三、七、八五

紙類	五五五	五三三	一六三	四五九
パルプ、紙、板紙類				
毛皮、皮革原料	一八五九三五	二二二三五六	二九二五六七	二二四〇六九
毛皮、レザー			一一元	二七
同製品原料				
計	一八五九三五	二二二三五六	二九二五六七	二二四〇六九
織物類	一〇七四七〇一	二八五、五五二	九〇〇、七〇六	八六七、三三五
製織材	一〇三三〇	六、一八七	一八〇七〇	二二〇
絲織類	三五、二六七	三九〇三	二九八三	一七七九九
特殊織類	二四、七九	二四五、六三五	二六〇、三七八	二二〇、〇一〇
計	二二五、〇八七	一三四八、四四七	九三八八七	八九七、三三四
被服、織物材料				
衣服、下着材料、帽子、材料	二六三七	六、二七五	一三〇七五	一三、一四三
レザー、柔毛製、衣服				
靴下、靴、スリッパ	四四八二三	七〇、三九三	五五四七九	四、一三三
衣服以外のもの	三、四八四	九七五	六四八	
計	一〇三、五四	一四、〇七三	一八四、〇三五	二、四〇七五

石油其の他の燃料	二四、四八二八	二九八、五五〇	一三三、三九七	一三、四八五、六
非金屬礦物及製品				
非金屬礦物(粗鑛)	七六七	九七五	二七五	六、八二五
陶磁器	四九七	四〇四	三三〇	二、八七三
硝子及製品	八	一四五	三五四	四〇
非金屬礦物による製品	二〇七	五七五	九四	一四〇
計	三三九	二〇九	六四〇	六、七九八
貴金屬寶石同製品	六三、七三五	三、二六五	一一〇八	八、六三〇
貴金屬寶石眞珠同製品				
原鑛及製品	三三、九八八	一六、一五四、八七	二五、五九、一五	二、五六、六九四
原鑛	五、四三六	一四、三三〇	二、八七	一〇
鐵製	二八、三三九、七	三五、一〇〇、一五	七、七三〇、四七〇	三、三三、四、六
非鐵製	四、六三三	四、四七〇	三、六三〇	二、六五、一、七
計	五〇、九四、五、八五	五、七三、三、三	六三、三三、三二	七、二九、四、七
機械、器具及輸送車				
機械器具	六九〇		一、五三五	八〇
電送器具				
輪送器具	一、六六〇	二、九七五	七六五	八四〇
計	一、六六〇	二、九七五	七六五	八四〇

種別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
計	二,150	二,955	二,110	九0
雜種	八,980	四,533	六,355	三,184
雜貨	三,570	三,734	二,417	二,583
計	四,016	四,177	三,057	二,470
金及金地	10,117	七,610	七,377	六,939
金(政府用)	四,677	四,913	五,627	四,836
輸入總計	四,677	四,913	五,627	四,836

口再輸出貿易

種別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
計	1,100	1,100	1,100	1,100
食料、糧秣、穀類、煙草	6,958	7,311	11,001	17,110
脂肪	5,468	9,097	11,700	9,359
藥品	2,636	1,927	7,391	9,780
ゴム及ゴム製品	1,247	5,334	10,381	8,335
木材及製品	1,144	2,916	4,058	3,075
製紙原料	2,933	3,336	1,861	1,776
皮革及同製品	700	977	3,088	3,363
織物	1,007	3,649	1,557	2,393

ハ輸入貿易

種別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
計	4,310	5,784	5,126	7,415
布製品	1,521	3,358	2,486	3,009
石油	5,880	8,491	9,467	10,999
非金屬性礦物及其製品	3,567	2,409	3,586	4,857
貴金屬寶石其製品	1,043	1,605	1,173	1,848
機械及部分品	5,633	5,173	4,968	6,583
附屬用品	1,007	859	991	1,099
雜品、其の製品	1,007	859	991	1,099
政府保存金及金塊	1,007	859	991	1,099
生肉及製(食用)	1,136	1,400	5,644	3,268
酪農品、卵、蜂蜜	5,888	6,087	6,788	6,565
魚肉及製	6,348	6,090	5,313	6,563
穀類	6,775	6,090	5,313	5,293
食料品、穀物	5,454	6,344	1,062	8,976
果物、堅果	2,339	3,353	6,533	5,840
野菜、根、根莖	1,853	2,577	3,287	4,350

砂糖及糖菓	二,三六二,〇六六	五,六〇〇,八八五	三,〇三二,五二三	二,三六一,二五七
珈琲、茶、コ、アの製品	六,三四一,七三〇	七,〇三三,八〇〇	八,三三四,一七五	五,六九三,八三四
飲料、食酢	二,八五一,七三〇	二,六三三,八八九	三,一九六,六三七	二,一六三,七四〇
糧秣類	一,〇〇九	四三三,四	一一七,六八	四三三,四
煙草類	八〇三,八三四	八,七六〇,一六八	八,八四四,〇三三	八,八六四,三三八
計	四三,三三,八五六	四九,〇一八,三九九	五〇,〇三〇,二四	四四,八二一,八〇〇
油脂類	一九三,六六八	一,六一一,五八八	二,一六六,三〇一	二,六四九,〇〇〇
脂肪種子、堅果、核	五〇,三三八三〇	五,三九〇,三三三	五,九七七,九六〇	六,六〇〇,三三四
動物油、脂肪、蠟、製品	七〇,七七八八	七,〇〇一,二六二	八,三四四,二六六	九,三四五,三四四
計	四〇,〇七五二	四〇,〇三四七〇	四六,四四〇,九六六	四九,〇一八,四四五
化學製品	二,〇〇三,七〇一	一,七三三,九四九	二,三三二,九五八	二,一三四,三五八
藥品原料、複方製藥	四九,四四四	三,七六六,三三	一,九六六,三〇八	二,〇三九,九二四
染色、鞣用品、塗料	五〇,九三三	一,二四七,六三	一,九三九,三	九三九,一七
香料、石鹼、肥料	六,三三,七四七	六,三三,八四四	九,〇六三,二四	九,一六二,三三四
計	一四,五七,七三三	一,五三三,七五	一,五八六,六一	一,七二五,九四六
ゴム同製品				
木材コルク同製品				

木材コルク同製品	七,五二,三五五	七,〇三,七三五	一,〇六,三四六	七,四九,〇六六
紙	三,六四,〇四一	二,九一七,〇一九	四,五三四,九三六	三,八〇三,九五六
バルブ、紙、板紙製造	七三三,三四五	七,五八,四四三	八,〇一〇,六	七,五九九,一
獸皮、皮革	五九六,三	五三,九五四	一,六三三,五二	一一九,一三
皮製革	七三,八七七	八,八七九,七	九,四六六,九	八,七七九,〇四
計	一,二七,四一四	八,七六,四	一,六九,〇八七	一〇,八六,〇七
織物、原料、製品	七,八一八,九六六	七,七九,三三	八,六三三,三三	一一七,三三三
織布、絹、綿、絲	四,五二七,一五九	四,一九九,四四五	四,七〇九,六〇六	三,三八一,〇四六
織維織物、小肌衣	一,三三三,四二	一,〇三三,九〇一	一,〇三三,九〇一	一,三三三,四二
工藝織物	五,四三三,八三四	五,九〇三,一〇一	五,七三九,四三七	四,六九九,一六一
計	三,八〇一,五三〇	五,三六一,三六七	三,七七八,三六六	二,六七七,九〇三
衣類、下着、原料、帽子原料	一,七六,四四二	一,三七四,七四九	一,五二〇,八〇五	一,二四六,八七七
織布製品	一,七六,四四二	一,三七四,七四九	一,五二〇,八〇五	一,二四六,八七七
革、毛皮、製品			三五〇	
履物、靴、スリッパ	一,五二,三三三	一,四二五,一九三	一,四六九,三六六	一,五四三,三四八
衣服以外の布製品				

計	燃燈熱源	非金屬性礦物	非金屬精製品	磁器及陶器	硝子及製品	非金屬性礦物製品	計	貴金屬及寶石眞珠等製品	原礦及製品	礦石、鐵滓、屑鐵	鐵及鐵製品	非鐵物製品	計	機械器具類	機械、器具、部分品	電氣機械、部分品
二〇七,四〇三	一〇七,七二七	二二,四〇七	二二,四〇七	一三,一〇一	八五,七九	五,四七一	四三,七四二	七〇,七六六	一,二七四	九七,五九四	一三,六二八	七,四四四	一八,五〇七	九,九六五	三,三九六	三,三九六
三〇八,六四九	二八五,三三三	三二,四四六	三二,四四六	一三,四九四	九〇,一八三	四,〇八七	五三,一四七	八六,六六一	六,〇七三	一〇〇,〇五三	一六,四五一	七,三三〇	一九,三七六一	一三,九三三	三,三三九	三,三三九
一九九,〇八七	一四〇,〇六二	二五,二四七	二五,二四七	一三,五六三	一,四九九	五,九一六	五〇,七七〇	一五,九九三	六,九三三	一四,六三三	一八,七五〇	八,五九七	三五,〇八七	一三,八四六	四,六九一	四,六九一
一九三九,〇七六	一三〇,一八八	一五,九〇九	一五,九〇九	一四,一五三	八,六九三	五,〇七六	三六,九九六	一四,二四六	五,四八七	一二,六八七	一七,五二七	六,〇〇〇	一九,五八〇	一〇,九四六	四,一三九	四,一三九

車、輸送用具	計	雜種原料品	雜種粗製品	同製粗製品	計	政府用金、金塊	輸入總計
六九七,〇四二	二〇二,八三三	二〇四,一五四	一三,四九四	一五五,〇六八	三,一五八	三〇八,三〇一	二八,三〇一
六五,六九九	三三,四三〇	九七,〇九九	一四,六一二	一五,六八七	三〇,七九六	三八,〇九三	三〇,一九三
七五,九二九	三三,九三五	七六,七八〇	二二,〇八〇	二二,三六三	三三,六六五	三六,四七三	三六,四七三
六二〇,三五六	二二,六三三	七四,一五五	一一,三九三	二二,七四六	九三,六三三	三〇,七七一	三〇,七七一

二 貿易額 自國品 外國品 對照表

種別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
輸出之部				
對印度	六九,四三九	九四,四三三	三九,三四四	五五,五四四
對外國產のもの	三五,六六六	二八,一六一	五七,四九七	一七,三三九
對印度以外	一五,三三〇	三八,二九一	一五,九七三	三九,二
外國產のもの	一九,三六	二〇,九	三六,四〇六	一六,〇一七
(印度人をも含む)				

本輸出物仕向地別對照表

米	食料品	一九三五—三六年		一九三六—三七年		一九三七—三八年		一九三八—三九年	
		輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
計	計	1,015,500	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271
金、	計	739,956	733,743	733,743	733,743	733,743	733,743	733,743	733,743
全	計	275,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000
輸入	總額	76,435	74,573	74,573	74,573	74,573	74,573	74,573	74,573
印度產のもの		55,322	58,124	58,124	58,124	58,124	58,124	58,124	58,124
外國產のもの		21,113	16,451	16,451	16,451	16,451	16,451	16,451	16,451
外國產のもの		1,015,500	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271
計	計	739,956	733,743	733,743	733,743	733,743	733,743	733,743	733,743
全	計	275,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000
輸出	總額	76,435	74,573	74,573	74,573	74,573	74,573	74,573	74,573
印度產のもの		55,322	58,124	58,124	58,124	58,124	58,124	58,124	58,124
外國產のもの		21,113	16,451	16,451	16,451	16,451	16,451	16,451	16,451
外國產のもの		1,015,500	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271	1,011,271

木 材 板 類	計	化學藥品		飲其小		小	イ	印
		阿 印 片 度	藥 印 品 度	印 料 度	其 他 穀 物 度			
	六六五二ルビ	八二四ルビ 一六ボンド	天三九ルビ	三六ルビ 三ガロン				
	三四四〇ルビ		二五六ルビ	七六 二〇ス		五八ルビ ハト	五八ルビ ハト	
			三三九ルビ			三三九ルビ 三三二ト	三三九ルビ 三三二ト	
			三五八七ルビ			三五八七ルビ 三五八ト	三五八七ルビ 三五八ト	

各港輸出入額對照表
い ラ ン ケ ー ン

種 別	輸 入										合 計
	印 度	英 國	マ ー	マ ー	マ ー	香 港	モ ー	其 他	外 國	計	
種 別	印 度	英 國	マ ー	マ ー	マ ー	香 港	モ ー	其 他	外 國	計	合 計
一九三六—三七年	六九三九	一四二六八	三三〇〇	二〇八九五	七四七三	六九四	三	三	三	八九五九	六三三二
一九三七—三八年	九四四三	七三〇	三三三五	四〇三	五四八	三	一三七	三〇〇	三〇〇	九三三三	八七六八
一九三八—三九年	五五五四	二七二	四一〇	二七二	三	三	三	三	三	五九四	九〇七
計	六九三九	一四二六八	三三〇〇	二〇八九五	七四七三	六九四	三	三	三	八九五九	六三三二

種 別	輸 入										合 計
	印 度	英 國	マ ー	マ ー	マ ー	香 港	モ ー	其 他	外 國	計	
種 別	印 度	英 國	マ ー	マ ー	マ ー	香 港	モ ー	其 他	外 國	計	合 計
一九三六—三七年	三三三三	二二二二	一一一一	五五五	三三三	二二二	一一一	五五	三三	二二	三三三三
一九三七—三八年	四四四四	三三三三	二二二二	一一一一	五五五	三三三	二二二	一一一	五五	三三	四四四四
一九三八—三九年	五五五五	四四四四	三三三三	二二二二	一一一一	五五五	三三三	二二二	一一一	五五	五五五五
計	三三三三	二二二二	一一一一	五五五	三三三	二二二	一一一	五五	三三	二二	三三三三

種別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
計	九四一、三三三	一、〇三三、三六七	二、八五三、三三八	一、〇六六、四九七
金	三八八	一、四四三	七、五九九	
銀	九四一、三三三	一、〇三三、三六七	二、八五三、三三八	一、〇六六、四九七
合計	九四一、三三三	一、〇三三、三六七	二、八五三、三三八	一、〇六六、四九七

ろアキアブ

種別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
輸出	一、五五三、三六三	一、七五五、一四七	一、六九三、四四三	一、五〇九、七〇九
（印度産のもの）			三、〇一三、〇〇〇	三、八三四
（印度以外のもの）	六三三、七	一、四九八	一、六五五	一、七九九
計	一、五五三、三六三	一、七五五、一四七	一、六九三、四四三	一、五〇九、七〇九
（外國産のもの）				一、五〇九、七〇九
（印度産のもの）	二、二六五、九〇	二、四一七、六九九	二、二七九、二三	
（其他のもの）	二二五	四〇〇	三五五	三七
計	二、二六五、九〇	二、四一七、六九九	二、二七九、二三	三七
（外國産のもの）				二、二八二、八三九
（印度産のもの）	一、八三三、八八八	一九九七、七六八	一九二八、一六〇	一、八〇三、三三三
（其他のもの）				
計	一、八三三、八八八	一九九七、七六八	一九二八、一六〇	一、八〇三、三三三

はバセイイン

種別	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
輸入	四三〇、六七〇	四五一、九六一	三九〇、八七〇	四三三、四三三
（印度産のもの）			三、四一三、〇〇〇	三、二六八
（印度以外のもの）	四三〇、六七〇	四五一、九六一	三九〇、八七〇	四三三、四三三
計	四三〇、六七〇	四五一、九六一	三九〇、八七〇	四三三、四三三
（外國産のもの）				四三三、四三三
（印度産のもの）	一、五〇〇、九〇	一、〇〇一、一	二、六三三、五	一、五〇〇、九〇
（其他のもの）	四七〇、一四四	五、三三三、三	四、四七、一五	四、八三三、七〇
計	四七〇、一四四	五、三三三、三	四、四七、一五	四、八三三、七〇
（外國産のもの）				四、八三三、七〇
（印度産のもの）	三、三六九、五五三	三、七五九、二八四	三、九四〇、九二七	三、三六九、五五三
（其他のもの）				
計	三、三六九、五五三	三、七五九、二八四	三、九四〇、九二七	三、三六九、五五三
（外國産のもの）				三、三六九、五五三
（印度産のもの）	四、五〇〇、六四〇	五、二〇一、六〇	六、九三三、四四〇	一〇、三三三、六〇
（其他のもの）				
計	四、五〇〇、六四〇	五、二〇一、六〇	六、九三三、四四〇	一〇、三三三、六〇

種 別	輸 入		種 別	輸 出	
	(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)		(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)
計	三三三	三三三	計	三三三	三三三
其他のもの	二八三	二八三	其他のもの	二八三	二八三
印度産のもの	五	五	印度産のもの	五	五
外國産のもの	三三三	三三三	外國産のもの	三三三	三三三
總計	三三三	三三三	總計	三三三	三三三

にキアウクビュー

種 別	輸 入		種 別	輸 出	
	(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)		(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)
計	八八五	二二〇	計	八八五	二二〇
其他のもの	八八五	二二〇	其他のもの	八八五	二二〇
印度産のもの	一	一	印度産のもの	一	一
外國産のもの	八八五	二二〇	外國産のもの	八八五	二二〇
總計	八八五	二二〇	總計	八八五	二二〇

種 別	輸 入		種 別	輸 出	
	(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)		(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)
計	三三三	三三三	計	三三三	三三三
其他のもの	三三三	三三三	其他のもの	三三三	三三三
印度産のもの	一	一	印度産のもの	一	一
外國産のもの	三三三	三三三	外國産のもの	三三三	三三三
總計	三三三	三三三	總計	三三三	三三三

ほメルグイ

種 別	輸 入		種 別	輸 出	
	(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)		(印 度 産 の 物 品)	(外 國 産 の 物 品)
計	三三三	三三三	計	三三三	三三三
其他のもの	三三三	三三三	其他のもの	三三三	三三三
印度産のもの	一	一	印度産のもの	一	一
外國産のもの	三三三	三三三	外國産のもの	三三三	三三三
總計	三三三	三三三	總計	三三三	三三三

種別	ヘモールメン			
	一九三五—三六年	一九三六—三七年	一九三七—三八年	一九三八—三九年
輸出	四二八〇三	五六三六	五〇五五七	五二〇五
總計	四二八〇三	五六三六	五〇五五七	五二〇五
(外國より)	三〇四〇五	四七〇二〇	四七七五六	五四三二〇
外國産のもの	三〇四〇五	四七〇二〇	四七七五六	五四三二〇
計	六七四九	四六〇六	三六一七	三七八五
(印度より)	六四九四	四四〇五	三九〇〇	三九五
印度産のもの	六四九四	四四〇五	三九〇〇	三九五
其他のもの	二五三	二〇一〇	一四三二	三〇〇
總計	四一九〇四	六三六二五	五九七二八	五九七九八
(外國向)	三八六、七八	五二二、三三	四八三、三四	五〇四、三三
ビルマ産のもの	三八六、七八	五二二、三三	四八三、三四	五〇四、三三
其他のもの	八五三	五〇七	二一〇五	一、一四〇
總計	三八六、二四六	五二〇、九六四	四八三、九一七	五〇三、一八三

(印度向)	二五三、二七五	一六五、一八九	二〇一、〇七三	一四七、九四七
ビルマ産のもの	二五三、二七五	一六五、一八九	二〇一、〇七三	一四七、九四七
其他のもの	六六一	一七四、二九	四七、六	三、六四四
總計	二五三、九三六	一六五、九三六	二〇一、三三九	一四七、九四七
(外國向)	五七、八九九	六〇、〇二二	七五、九四三	六三、九三〇
ビルマ産のもの	五七、八九九	六〇、〇二二	七五、九四三	六三、九三〇
其他のもの	三三〇、四	—	一五〇	一、一六五
總計	五七、四一三	六〇、〇二二	七五、九四三	六三、九三〇
總計	二二〇、二四九	三三、四九三	一九六、一五二	二一〇、五九九
(印度より)	五〇、八八一	六〇、九七五	五二、一三六	五五、八八九
印度産のもの	五〇、八八一	六〇、九七五	五二、一三六	五五、八八九
其他のもの	七九三	一九〇、四	一一、八〇	八、八三七
計	五〇、八八一	六〇、九七五	五二、一三六	五五、八八九
(外國より)	三、五〇三	二、四一六	二、三九八	三、〇九三
外國産のもの	三、五〇三	二、四一六	二、三九八	三、〇九三
總計	八七、三五七	八七、三九一	八二、九四六	七五、六六

(一) 陸上交通

ビルマの中央部には縦に北から南へ走る太い線が二本ある。一つはイラワチ川、今一つは鐵道であつて、此の二本がビルマの大動脈を成してゐる。イラワチ川の無数の支流と鐵道の小數乍ら有力な支線は、奥地の交通量を悉く吸収して南のラングーンへと流し、これが政治及び經濟上にラングーン中心主義を確立してゐるのである。此の二本の線を離れると、西北東の何れに向つても、間もなく峻しい山脈に突當るので、奥地に向ふ長い線は一、二の例外を除いて、總てが難コースたらざるを得ないのである。

1 對印度交通路

ビルマと印度との貿易は千年以上の歴史を有し、常に貿易總額の過半を占めてゐたが、今日と雖も輸出入ともに總額の五〇乃至六〇%を占めてゐる。又、兩國は約一千軒に亘つて國境を相接する外、昭和十二年に至る五十一年間はビルマ自體が英領印度の一部を成してゐた。従つて兩國間の陸上交通は當然發達すべき筈の處、事實は全く之に反して毎年約四億ルビーに達する印度貿易は、その九割までが海路に依つてゐるのである。今日ビルマの各港から印度の何れの港へ行くにも極めて容易なるに反し、陸上連絡路は驢馬と徒歩による難コースより外ない。之は地勢の然らしめる處で、元來兩國の間には北端から南端に至るまで無数の短き山脈が雜然と幅廣く連続してゐる。その主なるものを挙げれば、北よりカチン、チンドウイン、チン、アラカンの四山系で、夫々海拔四千米の峻峰を幾つも持つ侵すべからざる長城である。

ビルマ民族が最初佛教に歸依して以來、今日に至るまで遂に印度教及び回教に影響されず且一度たりとも西よりする印度軍の侵入を受けることなく、又常に人種的單一性を保ち得たのも全く此の山岳地帯の賜物である。

此の國境は蜿蜒一千軒に及ぶが、之を横斷する道路は殆どない。稍々道路らしいものは北部のミトキナ縣西北のフコング溪谷ルートと、中部に於てはマニプール川による水路の二つで、他は山中の小徑に過ぎない。又此處には勿論鐵道がない。印度側では兎も角も山脈の西麓に並行して北上するアッサム鐵道があるが、ビルマ側に於ては横斷線は愚かイラワチ川流域を離れんとする氣配すら見せてゐない状態である。

ビルマ印度間の連絡線を建設することの切要さは今世紀の初より屢々唱へられたるのであるが、何分にも莫大なる工費を要するため、曾て政府を動かすことを得なかつた。然るに第一次歐洲大戰の末期、獨逸の快速巡洋艦エムデン號が印度洋に於て神出鬼没のゲリラ戦を展開し、英國の植民地ルートに重大なる脅威を與へた時、さしも保守的な印度總督も遂に意を決して、印緬連絡鐵道豫定線の踏査をアッサム・ベンゴール鐵道會社に命じたのである。

豫定線として定まつたのは、ラングーン・ミトキナ幹線のビンマナ驛より西に分岐して、結局は印度ベンゴール州南端のチッタゴング驛に於てベンゴール・アッサム鐵道に接続するのであつて、通過地をイラワチ河畔のマグウエ・アラカン山脈、アキヤブ縣のマンダウ等とした。

然し間もなく休戦となつたため、遂に着手されずに終つたのである。十九年の後ビルマが印度より分離され、ビルマ鐵道が印度の單なる地方鐵道と云ふ從屬的地位から一躍一國の重要な幹線鐵道となつた翌年、政府は此の連絡線の一部分たるミンブ・バコック線の建設を承認したのであつたが、之も又經費節減のため中止せざるを得なかつた。

同じ頃に踏査された第二の豫定線は、ミトキナよりフコング溪谷を通過、パトカイ山脈を横斷して印度アッサム州北部に入り、マイルゲリタ驛にてアッサム鐵道と連絡するものであつたが、之も遂に沙汰止みとなつて了つた。

之を要するにビルマの對印交通路は今日と雖も殆ど見るべきもの無く、對印貿易は依然として、海路中繼に依存してゐるのである。

2 對支交通路

支那との國境も亦北より南に至る全線山脈と密林の連続ではあるが、印度國境に比すれば間隔が廣く、勾配も比較的緩慢であつて、實際の山岳地帯は寧ろ雲南省奥深く進んだ後のことである。又昔強大であつた支那とは、必然的に古くから連絡があり、且印度の場合の如く海路の競争がないので、従つて兩國間には峻嶮なる山脈を突破する道路が數條出來てゐた。

その主なるものは次の五本である。

イ ミイトキーナ・騰越ルート

之はビルマ鐵道から雲南省騰越に至る最短ルートである。最北端驛ミイトキーナからサドンを経て尖高山を越え、達河を渡つて騰越に至り、此處で昆明、大理から來る街道に合するので、此のルートは險阻な山道である。而も騰越が衰微して以來は密輸入者以外には利用する者がなくなつた。

ロ パーモ・騰越ルート

パーモからイラワヂ川の支流大盈江に沿つて西北に上り、騰越に於て前述のミイトキーナ・ルート昆明、大理街道とに合する。此のルートは季節によつては騰越からの歸りは小舟によつてパーモまで下り、更にそのまゝイラワヂ本流に入ることも出来る。この道は西曆十三世紀末頃マルコ・ポーロが蒙古兵數百騎を従へ、忽比烈汗の特派使節として通つた道で、その目的地はパーモの北方五杆の點にあつたビルマ最初の都タガウングであつた。又その二、三十年前には、ビルマの盟主たるバガン王が大軍を率ゐて此のルートを北上し、騰越平野に於て元軍と

一大決戦を演じたのであつた。ビルマ軍は當時の重戦車隊たる象騎兵を以て善戦したが、遂に利あらず、パーモに向つて敗走、元軍は之を追跡し乍ら逆にビルマに侵入して略奪を恣にしたのであつた。十數年の後元軍は再度此のルートを南下してビルマに侵入しビルマ軍を大敗せしめ更に進んで王都を攻陥したため、王は遂にバガン國を蒙塵したのであつた。此の道路はミイトキーナ・ルートと同様、騰越の衰微とともに今日は荒廢した馬道となつて残つてゐるのみである。

ハ パーモ・南坎・永昌ルート

之は現在有名なるビルマ・ルートの舊道に相當する。

パーモを發し、シュエリ川が國境に接する南坎の町にて雲南省に入り、此の川に沿つて東行し、遮放、芒市、龍陵を経て永昌府（保山）に入り、此處で昆明、大理街道と合するのである。此の道は大理府に至る最短ルートであるため、貿易路として古くから發達してゐた。その證據には途中の瀘江及び瀾滄江には今尙昔の鐵製吊橋が残つてゐる。

此の道路に依つて支那とビルマは年額三百萬ルビー内外の貿易を行つてゐた。ビルマの輸出品は七割が綿糸類、其他は燈油及び鹽等であつて、支那からの輸入品は生絲九割、其他雄黃等であつた。

斯の如く此の道路は對支陸上貿易上の動脈であるに拘らず、從來保存状態が極めて悪く、荷物の運搬は人又馬脊に依るより外なかつたのである。然るに今回の支那事變の勃發以來、急速に之を改良した。之が現在有名なるビルマ・ルートで今は最小幅員四米の自動車道路となつてパーモから昆明まで續いてゐる。但し徑路の一部は改正されて今日では南坎の代りに畹町を通り、又保山を全然顧みることなく、急勾配區間を極力避け、橋梁を新設するなど著しい改良が加へられたのである。

ニ ラシオ・下關ルート

之はラシオ驛から西走する馬道で國境のクンに至り、クンロンに於てサルウイン川を渡河、南丁河に沿つて雲州に至り更に北折して祥雲附近の紅崖にて昆明街道に接続するのである。之は猛前以遠は極めて峻阻なる山道であるにも拘らず、最近はこの線に沿つて鐵道を通じやうとして、ビルマ支那の双方から建設工事を急いでゐた。

ホ ケントング・昆明ルート

之は昆明に至る最短ルートである。ビルマ鐵道南シャン・地方支線の終點シュエンヤウング附近にはフォート・ステッドマンと云ふ英軍の兵營があつたもので、此處から一直線に東方へシャン州中央のケントングまで自動車道路が走つてゐる。此の町から支那に向つて東北に進むとやがて國境を越えて車里(舊名江洪)に至る道路がある。此處から東北の海濱で右折し元江を経て北上すれば遂に昆明に至るのである。ケントング以遠は通行困難なる小徑に過ぎないが、途中には多數の部落もあり、交通路として相當な價值がある。此の道は又昆明から泰國北部に通ずる最短コースとして昔は繁榮してゐた。

最近ビルマ・ルート防衛のため、泰國北邊國境の外側に英蔣聯合軍が集結したと云ふ報道が砌りに傳へられるが、此の蔣軍は恐らくケントング・ルートを南下し、又英軍はビルマ本部から逐はれてケントングに入つたものと想像出来るのである。

3 對泰交通路

泰國との國境も又半島部の中部に至るまで殆ど全線に亘つて山脈の連続である。否、山脈が連続して障壁を成してゐるが故に國境線が出来たと言つた方が正しい。殊に半島部に於ては若しも之が平坦地であつたならば、當然半島全體がビルマか泰國か何れかの領土となつてゐたのであらうと考へられる。

殆んど全國境線が山脈であるが、唯だ最北部にノコン州が境をなしてゐる部分に若干の平地があつて、泰側は川に

面してチエン・センの町があり、前述の昆明からケントングに通ずる道路はケントングから更に南へ延びて、此のチエンセンの對岸まで來てゐる。チエンセンから南はチエンライ其他泰國北部都市と連絡してゐる。之が昔の支那對泰國の最短交通路であつた。此の内、ケントング・チエンセン間は最近軍事上の必要に依る自動車道路となつたが、泰側は依然昔のまゝの馬車道である。

次に泰の西部國境線に移ると古くから有名なルートは北から南へ次の通りである。

- イ、サルウイン川を河口から溯航してダクウインよりチエンマイに至る馬道。
- ロ、モールメン港よりタダクウを経て泰側のメソット、ラヘング、スコータイを経てスワンカロツクに至るもの。
- ハ、イエーよりミバゴタ峠を経てウタイターニに至るもの。
- ニ、タゾオイよりミツタを経てカンチャナブリーに至るもの。
- ヘ、メルグイよりテナセリム川を溯りテンガゴツクを経てベチャブリーに至るもの。
- ヘ、クラ地峡横斷路。

之等のルートは馬來半島のピナン、シンガポールによる仲繼貿易がなかつた頃は、總て重要な對泰貿易ルートであり、就中、北部のものはビルマ、泰の兩軍が屢々利用して相手國へ侵入した道であるが、今日では荒廢して仕舞つた。

之等各ルートの内、經濟史上最も有名なのは、メルグイよりベチャブリーに至るテンガンゴツク・ルートである。之は單に對泰貿易路であるのみならず、曾ては西洋航路と東洋航路の短距離連絡線として重用せられた。即ち歐洲及び印度より支那に向ふ物資は先づメルグイにて荷卸しされ、半島横斷の上對岸のベチャブリーにて再び船積されたのであつた。半島迂廻コースが拓け、且ピナン及びシンガポールが貿易港として發達した後は遠洋貨物は勿論泰國向のものでもさへ、ピナンから陸路或はシンガポールから盤谷航路を採ると云ふ謂はゞ荷傷み勘きコースが選ばれる傾向と

なり、半島横断路は自然に衰微して行つた。従つて此のルートに依る貿易は今世紀の始めですら輸出五十萬ルビー、輸入五十萬乃至八十萬ルビー程度に減少してゐる。それでも北方の各ルートに比較するとまだ充分餘命を保つてゐると云へよう。例へば北部泰との貿易額は一九〇〇年頃は輸出二十萬ルビー、輸入三十萬ルビー程であつた、之が近年は實に輸出四萬ルビー、輸入一十萬ルビーと云ふみじめな有様である。

4 國內交通路

國內交通の大動脈は北より南へ完全に縦貫するイラワチ川と之に略々並行する鐵道とであつて、此の二本の縦の線を離れてはビルマの政治も經濟も成立しない。それはイラワチ河流域附近がビルマにある唯一の比較的廣き平坦地帯であつて都市らしき都市は悉く此に集つてゐるからである。

大動脈たるイラワチ川は流程約二千軒、チベット高原に發して中央平原を貫流した上、約一萬五千平方軒に及ぶ肥沃なる三角洲を形成し、幾つもの口からベンゴール灣に流入してゐる。河幅廣く、水量多く且流速も緩慢であるから、河口より一五〇〇軒上流まで舟運の便がある。此の川に於ける汽船航行權はイラワチ汽船會社の獨占に屬し、此の會社は一五〇隻の瀟酒たる客船と四百隻の大小貨物船を以てラングーン・パーモ間のイラワチ河沿岸主要都市に寄港して雨期にはミートキーナの上流まで溯行して、イラワチ河流域一帯の旅客及び貨物の運輸に従事してゐる。従つて輸出木材の大部分及びビルマ米の約四割は同社船に依つてラングーンに搬出せられてゐるのである。従つて同社の汽船定期表は次の通りである。

イ、ブROOM、パーモ線 毎日一回寄港地はタエツトミヨウ、マゲウエ、イエナンヂヤウン、チヨウク、マンダレー等
 ロ、ブROOM、マンダレー線 毎日一回
 ハ、カタ、パーモ線 毎日一回

ニ、マンダレー、パーモ線 週一回或ひは二回
 ホ、ラングーン、マンダレー線 週三回
 ヘ、ラングーン、パッセイン線 毎日一回

此の外官有船舶、一般戎克及び舢舨、各所にある渡舟等は水運の便を極度に發達せしめてゐる。殊に三角洲に於る小運送は殆ど舟運によると言つてもいい。尙、イラワチ川の水運に關して忘る可からざることは小運河及び大小溝渠が到る所に縦横錯雜することである、就中最も有名なる三角洲地帯にあるツワンテ運河、シツタン・クエクトー運河及びベツタン運河、更に北方のマンダレー附近にあるシュエタチャウング運河等であつて、之等は一面河川の氾濫を防ぐと共に他方流域内主要都市間の横の連絡を容易ならめてゐる。

イラワチに次ぐ重要河川はチンドウイン川である。之は元來イラワチ川の支流であるが、河幅廣く且殆ど道路無き西部國境附近を貫流するため、地方交通路として價値が大きい。流程は約一千軒であるが、イラワチ川との分岐點カレワから約八百軒上流のホマリンまで舢舨の溯航は勿論増水期に於ては小汽船すら航行出来るのである、現にイラワチ汽船會社も此處に航路を有し、二三百噸の汽船に依てキンダツトまで四四〇軒の區間に週一回の定期運航を行つてゐる位である。

ビルマ第二の大河たるサルウイン川はチベット高原ラサの北部に源を發し、メコン河を並行して雲南西境を南に向ひ、クンロンにてビルマに入り、シャン聯合州を貫流の上タネンタウング山脈の西麓に沿つてモールメンにて海に入る。全流程はイラワチ川より五、六百軒長いが、ビルマ内を通過する部分は一、四〇〇軒である。但し、その中間に約十六軒に亘る急流があるため、實際に溯航し得る距離は三五〇軒程度である。故に此の川はチーク其他木材の筏流しに利用されると河口附近では奥地連絡路として多少價値あるに過ぎない。

結局ビルマの交通量の九割まではイラワチ河流域にあり、それは同時に河口のラングーンに集中せられることを意味する。

河に次いで重要な交通路は鐵道である。之も又イラワチー流域を離れようとはせず、ラングーン中心主義を一層強化してゐるに過ぎない。幹線は二本ある。一本はラングーンを發して、イラワチ川の稍々東を並行して北上し、舊都マンダレー附近に於て川を渡り、對岸を更に北行して最北端都市たるミトキーナに達する一、一六四杆の中央線である。今一つは同じくラングーンを發して、イラワチ川に接近し乍ら北上して河港プロームに至る二五九杆の中央線である。即ちプロームまでは、此のプローム幹線がイラワチ川の競争者となり、マンダレー以北は中央幹線がイラワチ川に挑戦してゐる形である。のみならず、マンダレーの西南ミンチヤン附近もバレイク、ミンチヤン、ターチを結ぶ三角線によつて水運を壓迫し、又三角洲地帯に於てはプローム幹線の一支線がバツセイ港まで南下してゐる。結局イラワチ本流は、全可航水域一、五〇〇杆の内僅か三二〇杆のみが独自の領分となつてゐる譯である。マンダレー以南のイラワチは更に第三の競争者を持つてゐる。それは自動車路である。之は同時に鐵道の競争者でもある。

抑も一八四〇年の第一次ビルマ戦争に依り英國はビルマ南半を領有したのであるが、一八五二―五三年の第二次ビルマ戦争が勃發するや本部たるラングーンと前進基地たるタエツミヨウ（プローム北方七二杆）及びトウングー（ラングーン起點二七〇杆）との連絡を夫々イラワチ川及びシツタン川に一任することの危険を感じたので、急いで軍用道路を建設し、更にトウングーからは現在の鐵道線に沿つてシャン州のインレ湖にあつた第三基地まで延長し、多數の支線を造つて地方警備の便を計つた。然し乍ら當時は未だ鐵道技術が輸入されなかつた頃であるから、徑路の選定は軍事經濟の兩面から最上のコースのみを採つたのである。従つて後に鐵道を敷設するに當つても結局はその並行線を作るより外に適當な徑路がなかつた。故に、南部ビルマに於ては鐵道と道路とが並行し競争してゐるのである。

之に反し北部ビルマの道路は鐵道の並行線が殆どない。それは此の地方が英領となつた時は既に南部には鐵道が敷設され且並行線の苦い經驗を嘗めてゐるため、最初から道路と鐵道の提携を行つた。そのため此處では幹線交通路は總て鐵道に譲り、道路は専ら鐵道及び河川の培養線として計畫されたのである。勿論之等の道路中にも鐵道の先驅者となり、鐵道のために道を開いたものも若干あつたが、尠くともヤメチン縣以北の全域に於ては、將來と雖も並行線たり得る性質の道路は絶対に建設せざる方針を墨守してゐる様である。

従つて、植民地統治は道路から、と云はれる英國の標語もビルマの場合に限り適切でなく、都市附近にこれ比較的良好なる舗装道路があるが、三角洲地域及び中部以上の河川の沿岸には全然道路を缺くと言ひ得る程で、道路は客貨運搬上の價値が甚だ尠い。

故に従來の舗装道路としては南方の鐵道並行線を主とし、北方に於ては都市附近のものを除いては、殆ど總てが非舗装道路であつて、雨期には通行が困難である。但し支那事變勃發以來、東部國境方面の馬道が一躍自動軍用の舗装道路となつたものが若干ある。その主なるものは、

イ、バーモ・クトカイ・ラシオ路

ロ、クトカイ・暎町路

ハ、トウングウ・ケントング路

ニ、ケントング・チエンセン路

イラワチー川の最大競争者たる鐵道が、最初に開通したのは一八七七年ラングーン・プローム道路に並行する二五九杆であつた。

その次は中央部のラングーン・トウングウ間二六七杆が一八八一年着工、一八八五年開通、更に一八八五年は之が

マンダレーまで三五四杆延長され、そして遂に一八九九年に至つてラングーンからミイトキーナに至る一、一六四杆の大幹線が完成したのである。その後の發達は次の通りである。

自一八七七年	至一八九六年	八六七・八杆
自一八九六年	至一九一四年	一一四三・一杆
自一九四四年	至一九二〇年	三八・六杆
自一九二〇年	至一九三六年	七三〇・九杆

そして現在の線延長は約三、三〇〇杆であるが之は十年前と殆ど變化してゐない。

軌間は一メートル、大部分は單線であつて複線區間は二〇五杆に過ぎないが、それでも泰及び馬來の鐵道よりも復線區間が遙かに長い。即ち交通量が比較的多いことを示す。然しそれは交通量の絶對數が多いと云ふ譯ではなく、交通量が一ヶ所に集中せられてゐるからである。馬來鐵道の交通量はシンガポールとピナンの二點に分散され、尙若干はポートスウェテナム及びマラツカへも流れて行く、泰國の場合は總てが盤谷に集中されてゐるが、其處に至るまでの徑路は四本に分れてゐる。

然るにビルマの場合は總てをミイトキーナ幹線とブローム幹線に集めてその大部分をラングーンに流下してゐる。若しイラワヂー川がなかつたならば、ラングーンからミイトキーナに至る全線を復線としマンダレー以南を複々線とする必要があつたかも知れない。支線は現在大小取混ぜて十四本ある。多くは中央平原を離れないが、唯三本特殊な政治的意味を持つてゐるものがある。第一はラシオ支線、之はマンダレーの少し手前から東へ分岐して雲南方面に向線である。

標高一、〇〇〇米以上の峻峰と溪谷が連続する所を横斷する線でループ線、スイッチバック、鐵橋、墜道等が反復するところ誠に超人的工事であつて、流石に鐵道技術の元祖たる英國の本領を發揮してゐるが、それと同時にビルマ内に積込まれ、クトカイを経由して國境町曉町に至り、そのまゝ雲南省に入つたのである。此處は又滇緬鐵道のビルマ側基點にも相當してゐた。

第二の特色ある支線は南シャン・地方支線であつて之はマンダレーの一三〇杆南に當るターチから東に分岐して、山又山のコースを通つてインレ湖附近のシュエンヤウングに至る一五八杆の線である。インレ湖畔には英軍の屯所フオート・ステッドマンあり、之より一直線に西のケンツングまで自動車道路が通じてゐる。ケンツングは又支・泰間陸上ルートの通過地であるが故に、此の支線とその延長線たる自動車路を以て英國は西南支那及び泰國の双方を同時に看視し得る譯である。更に此の線は北方のラシオ支線と共に、シャン聯合州の土侯に對する歩哨線でもある。

第三の支線は半島部を南下するモールメン・イエー支線である之は何れからの地點で山脈を横斷し、英國資本によつて建設された泰國南部線と接続し、以てビルマ・馬來間の連絡を強化するとともに延ては泰侵略の具に供せんことを豫定して建設した線である。然し乍ら前大戰後の不況と豫想外の難工事なるため、所期の延長線は遂に着手されずに終つた。

要するに、ビルマの鐵道はそのまゝ英國の關心が如何なる方向にあるかを歴然と物語つてゐる。就中ミイトキーナ幹線、ラシオ支線及び南シャンステーツ支線は何れもその先端が道路となつて西南支那に三本の觸指を延してゐる。今世紀の始め英國は佛國の瀕越鐵道の盛況を嫉視して、之に對抗するため、ラシオより昆明に至る鐵道を計畫し、豫定線の踏査をなした上、切りに支那政府に對し建設の許可を要求したのであるが英國を警戒した支那政府は遂に許さなかつたのみならず從來の各交通路を修理しようともせず。寧ろ荒廢することを希望してゐたのであるが、今次事變が

勃發してからは、支那は英米借款を以て所謂ビルマ・ルートの改良に着手し從來恐れてゐた自動車道路を自ら開設して極力英國の經濟進出を請ふに至つた。

5 雲南・ビルマルート（滇緬公路）

ビルマと雲南を結ぶ交通路は二千數百年前から開かれてゐた、印度と奥地との交通は古來この路線によつて行はれ來たと言はれる。

元來ビルマと雲南間の交通路としては、ビルマのラシオから暹町に入り、芒市、龍陵、保山を経て下關から昆明に至る驛馬隊商路であつて、これを改修して自動車路となした暹町昆明間の六百四十八哩餘が専ら公路としてビルマ陸地より隊商經濟を形造つて來たのと、ビルマのバーモから大平河に沿ひ千崖、騰越に出て、東に折れて永昌に至り轉じて下關及び昆明に至る線。

ラシオから北東九十五哩の康龍に出て南丁河に沿つて北上し雲縣から下關を経て昆明に至るもの。

ビルマ鐵道の終點密芝那から大金沙江を渡つて、灣募から片馬に至り、雲龍から下關昆明に至る順路。

密芝那から灣募に渡り昔董を経て騰越に出で保山、下關から昆明に至るもの等の五線であつた。その中所謂援蔣ビルマ・ルートとして最も利用されたのはラシオから芒市、龍陵、保山を経て下關、昆明に入る公路である。ビルマの首都ラングーンからは、マンダレーを経てラシオに至る間ビルマ國有鐵道の五百哩であつて連絡し、ラシオからムセを経て國境景養に至るビルマ間の百二十四哩は支那雲南側の公路（自動車路）改修に呼應して、ビルマ政府が英本國の強制命令により十餘萬人の人力を驅使して建設せる優秀なる公路である。

これが所謂滇緬公路の建設である。援蔣ルートとして重大な存在であり、蔣介石が過去五年の間命の綱と頼つた公路であつた。

滇緬公路は支那事變の勃發前、雲南省主席龍雲によつて既に建設に着手してゐたが、時の南京政府ではあまり重視してゐなかつた。龍雲は自己勢力の強固を謀るため、昭和九年に昆明、下關の二七〇キロの間（この間は往昔より隊商路としてビルマ、支那間の通商に使用されてゐた）を通ずる隊商路の改修に着手して、昭和十年末に改修を完了、實に第二段の工事として計畫實行に移るところへ支那事變の勃發をみたのである。

支那事變によるわが日本海軍の支那沿海の水域封鎖が斷行されるや、蔣介石は急にこのビルマからの奥地邊疆の雲南ビルマ・ルートを使用することを決意して、雲南省政府に滇緬公路の工事續行を命じた。この工事に當てる建設資金として中央政府より二百五十萬元、雲南政府より五十萬元、計三百萬元の費用を出して開鑿の第一歩を踏出したのである。

この公路建設が峻嶮と幾多の橋脚と斷崖とを制服するには並大抵の努力ではなかつたことはしばしば傳えられてゐるところであるが、一日平均三萬人の苦力を動員しても尙建設が意の如く進捗しなかつた點から考へるとき、如何に世紀的な難工事であつたかを物語るに充分である。そして重慶が犠牲を重ねてまでも工事強行を敢てしなければならなかつたかは、申すまでもなく公路の重大性が支那を侵略するにのこされた米英の侵略路であると共に、重慶が米英の援助を得るためには最非共にこれをなし遂げなければならぬのであつた。工事中苦力の斃れること二千餘名に及び必死の建設工事が續けられたのであると云ふ。

6 隊 商 路

驛馬隊商路としての雲南ビルマ國境の交通は色々の意義に於て歴史を物語るに充分である。

雲南とビルマの境は印度支那山脈が峰巒重疊を誇つて、南から北に走つてゐる。この峻峰の間をメコンとサルウインの大河を始め、大小の河や深い峡谷が山脈を縫つて幽谷の未開と火煙稀れの地である支那の中原から見ればまこと

に夷地と稱すべきである。

然しこの邊疆の山間にも幾條かの山道が開けてゐた、これが所謂隊商の路であり、十三世紀にマルコポーロが東への旅路として通つたといはれるものである。

支那商人はこの嶮岨の山道を経て生糸、絹織物、紙等の商品を、ビルマからは寶石、棉花、燕巢と云ふ様な商品を支那に持ち帰り所謂乾季に隊商を作つて交通した。

是等の隊商路の中、主としてバィモから入る道（バィモから大平河に沿つて千崖、騰越に進み、東に折れて保山、永平、下關を経て昆明に至る）が選ばれてゐた。ためにバィモには昔から華僑の街が形を成して、支那隊商の取引市場が繁榮をみせてゐたと傳へられる。

この通商路も西曆十八世紀の末頃から歐洲の風が吹渡つて来て、隊商の荷には多くランカシャ産の綿織物、イギリス製品等が混じる様になつてゐた。

英國はビルマを領有する前からバィモを基點とする支那への隊商の道のあるを悟つてゐたので數度に互り人を派して雲南への道路の踏査を行はせた。

其後第二回英緬戰爭の結果としてビルマの時の王族からこの公路を通るところの貿易權を獲得した。以來イラワチ河に汽船を浮かべ河川航路によりバィモの商路を開いてこの方面の貿易の伸展に大いに力を注いで來た。そして英國はこの頃から既に貿易を通じて東亞侵略の魔手をのばし初めたのである。

即ち第三回英緬戰爭は完全にビルマを平定して、ビルマが英領になつたため、支那と國境を接することゝなつた。昔は國境と云つても極めて不確實なものであつたのを好機として、雲南省内にまで領地を擴げると共に奥地支那の蠶蝨に乗り出した。

その目的で鐵道敷設が企てられた。一八九七年時の清國政府との間支那が將來鐵道を建設する場合は雲南省とビルマの鐵道とを連絡せしめるといふ項目を入れた條約を結んで、既設のビルマ國有鐵道線ラングーン、マンダレー間の鐵道を東北はラシオ北はミイトキーナへと、それ／＼支那國境にまで延長して何時でも雲南省鐵道と連絡出來得る準備をなしてゐた。

(二) 鐵 道

1 一 般

ビルマの鐵道はその軌條が一米軌間で、全延長は二、〇六〇哩、總て官有鐵道である。

豐饒なイラワチ流域を、南の方、海の入口であるラングーンから北向しマンダレーを経てミイトキーナ迄貫いてゐる幹線と、それにラシオやイラワチ河流域の諸地間を連絡する若干の支線とから成つてゐる。

ビルマと印度とは隣接はしてゐるが、其の間には最高三千米を超へる山系が連亘してゐる爲、交通上は完全に阻隔されてゐて、印度の鐵道とは全然連絡が絶たれて居り、最も近い所にある鐵道でも二百哩餘りを隔てゝゐる有様である。東南、泰の國境を成してゐる山脈は、さほど峻嶮ではないが、泰の鐵道とも未だ連絡されてゐない。又北方の支那奥地へ向ふ鐵道も、計畫中ではあるが未だ豫定線たるに止まつてゐる。結局ビルマは他國の鐵道とは少しも繋りがないビルマだけの獨立した存在なのである。

2 管 理 機 關

ビルマの鐵道は印度政府によつて建設されたものであり、最初に開通を見たのは一八七七年であり、一八九六年一八九八年の間は、政府は之をビルマ鐵道會社に賃貸の形式で委任經營に委せてゐたのであつたが、一九二九年一月

からは國營となつた、尙ほこの外に地方縣廳の保證によつて建設された線モールメンイエ線があり、これ等は國營鐵道と共同經營を成してゐたのである。

一九三五年ビルマ統治法はビルマ國有鐵道を印度より獨立させ、これが經營をビルマ鐵道管理局に委せ、總裁を置き、その下にビルマ政廳を代表する官吏二名、英人、ビルマ人、支那人、印度人による商業會議所の各代表四名それに總督の任命する代表二名を合せたるものをもつて幹部として運營に當らせてゐた。

3 鐵道延長

ビルマ鐵道は一八七七年の創始より數へて七十餘年を経過したのであるが一九三八年三月現在の鐵道總延長は二、〇六〇哩であり、其の中の二〇七哩は複線である。

ビルマの社會生活は殆んどイラワチ河流域を中心として發達してゐるので鐵道も大部分は、この流域にあるのである。

一九三四年頃迄、イラワチの幹線はマンダレー附近で兩斷されてゐた、爲にイラワチ河には兩區間の連絡を計る航送船が用ひられてゐたのである。

イビルマ諸鐵道線延長

(一九三八年三月末)

線名	軌間	各最初の區間の開通年月日	營業哩		
			單線	複線	計
一、幹線	一米				
二、ベグ モールメン線	同	一八七、五	二、四九九	三〇、八五	一、五二五
三、ヘンザダ キヤンギン線	同	一九七、四、五	三三〇		三三〇
		一九七、七	六、六六		六、六六

口軌道哩數

線名	軌間	各最初の區間の開通年月日	單線	複線	計
四、南部シヤン州線	同		六、四八		六、四八
五、モールメンイエ線(註一)	同	一九三、八	八、九三		八、九三
六、ピンマナ タウンドウギ線	同	一九三、八	六、九		六、九
七、アロン セギ リイエ・ウ線	同	一九三、七	四、九四		四、九四
八、マンダレー マダヤ線	同	一九七、三	一、六五		一、六五
九、ベグ カヤン線	同	一九七、二	三、八三		三、八三
一〇、タウンドウインギ キヤク線	同	一九八、三	二、二五		二、二五
一一、パダン線	同	一九八、三	一、〇八		一、〇八
一二、カヤン トソウ線	同	一九八、三	一、〇八		一、〇八
一三、ミンヤン ナトギリパレイク線	同	一九九、〇	六、八六		六、八六
一四、ニヤンレピン マゲウク線	同	一九九、八	二、〇六		二、〇六
一五、ミンブ バコック線(註二)	同				
計			一、八五〇	三〇、八五	二、〇五九

線名	本線	軌道			計
		輸送上の側線	専用側線	哩	
一、幹線	一、五五八	三、六九三	五、七七	一、〇一〇	一、〇一〇
二、ベグ モールメン線	一、三三〇	三、六	三〇、三	一、三二二	一、三二二
三、ヘンザダ キヤンギン線	六、六六	七、三	二、八七	九、四七	九、四七
四、南部シヤン州線	八、四八	八、七	〇、五	九、二五	九、二五

五、モールメンシイエ線(註一)	八九五	二二五	〇七	二〇二六
六、ピンマナリタウインドウインギ線	六九七	七二八	〇九	七三九七
七、アロンセギイエ・ウ線	四九八	四八三	〇九	五五三五
八、マンダレーマダヤ線	六六五	三二六	〇九	一九〇九
九、ベグカヤン線	三六六	四一五	〇七	四二四七
一〇、タウインドウインギキヤクパダン線	七八二	四九六	〇九	七六六
一一、ヘホシユウエンヤン線	二二五	三三〇	〇九	三三八四
一二、カヤントロンワ線	二〇八〇	一六六	〇九	二二五
一三、ミンヤンナトギレバレイク線	六八六	五八	〇九	七四〇
一四、ニヤンレピンマダウク線	二〇六	三六	〇九	二二五
一五、ミンブパコック線(註二)	三三六	四〇二〇	一七七	二八六六
計	三三六七	四〇二〇	一七七	二八六六

(註一) 他の各線は本来の國有鐵道であるが、此の線は共同經營線である。
 (註二) 延長三二二哩、其中四一哩まで建設したが、一九三〇年以來は中止となつた。

4 鐵道發達史

ビルマ鐵道の發達は次の五段階に分けることが出来る。

期 間	建設哩數
一八六九—一八八六年	三三三哩
一八八七—一八九六年	五三九哩
一八九六—一九一四年	七一〇哩
一九一四—一九二〇年	二四哩

一九二〇—一九三六年 四五四哩
 計 二、〇六〇哩

今の「下ビルマ」のみが英領であつた時の第一期から述べれば、一八六六年以來印度政府は諸鐵道線の建設を計畫してゐるが、漸く一八六九年に至つて首都ラングーンより其北西約一六一哩のイラワチ河畔の當時の國境の要都プロムに至る線の敷設認可が下り、一八七七年五月一日イラワチ國有鐵道として開通した。(最初の印度鐵道の開通より二四年後又、一八二五年に於ける英國のダリントン、ストックトン間の世界最初の鐵道より五二年後、明治五年汐留横濱間の開通より三年後)。此鐵道の哩當建設費は七萬三千ルピーであつた。(總平均十七萬ルピー、邦貨約十二萬四千圓)。次はラングーンより北一六六哩の同じく國境の要都であるシツタン河に臨むタウングに至る線で一八八一年着工、一八八五年に至つて建設を見た。

一八八六年「上ビルマ」が正式に併合せられ、ラングーンの北三八六哩を隔たるイラワチ河に沿ふ舊ビルマ王朝の首都マンダレー迄トング線を延長することとし、一八八九年この二二〇哩の新線が開通に至つたが、續いて翌年更にマンダレーの對岸サガインより今日のビルマ最北の要都で、ラングーンより七二三哩の同じくイラワチ河岸に位置するミトキーナに至る延長線の建設が開始され、ラングーンより六八六哩のモゴウング迄即ち約三〇〇哩の新線が六年後の一八九六年に、又最後のミトキーナに至る三七哩の區間は一八九九年に漸く完成を告げた。同時にイラワチ河に依て中斷されてゐたマンダレー、サガイン間を連絡する爲にサガインと其の恰度對岸のアマラブラとの間に航送船を配備し、アマラブラ、マンダレー間に短い連絡を敷設した。一方ラングーンより五九〇哩のナバからも同じく重要な國境の都邑たるペーモに至る川蒸汽船による連絡を拓く爲にイラワチ河畔のカタまで短い支線が敷設された。

右のやうに一八九六年迄に既に現在のビルマ鐵道網の大動脈は完成されたと云へるので爾後のものは謂はゞこれが

培養線に過ぎないのである。此年にビルマ鐵道會社 (Burma Railways Company Ltd.) が創立され、鐵道網の運営と其擴張に當ることとなつた特に重要なものはマンダレーの西北二七〇哩、ラングーンより六五六哩の雲南國境クンロンに至るマンダレーを起點とする鐵道の建設であつたが、此線の通ずる地域は二五分の一の勾配と一七度の曲線を不可避とせられるやうな地形であつて極めて困難なので一哩當りの建設費は一三萬ルビーに上り然も一九〇三年に至つてラングーンより五六一哩のラシオ(マンダレーより一七五哩、クンロンへ九五哩の地點)まで漸く完成を見たまで其の後延長工事は中止された。

其の間他の諸培養線の工事も進められ一八八九年及一九〇〇年には夫々七〇哩の重要な二枝線が完成した。即ちラングーンより三〇六哩のタヂよりイラワヂ河畔のミヤンに至る線と、サガインよりチンドウイン河岸のアロンに至る線である。次に着工されたのはバツセイイン||ヘンザダ支線でイラワヂ河西方の三角洲地帯に建設され、プローム線とは航送船と、ラングーンより七七哩のレトバダンからヘンザダの對岸サラワウへの短い枝線とに依て連絡された。此線は一九〇三年に開通したが、一九〇八年には更にヘンザダよりキャンギンに至る枝線が加へられ、之でイラワヂ西岸の此の小鐵道網の延長は合計一八二哩となつた。之等の線を以てビルマ州西部に於ける鐵道の發達は差當り一應完成されたのである。東部に於ても此の第三期中に多くの鐵道が建設された。一九〇七年ラングーンより四六・五哩のマルタパンに至る一二三哩の鐵道が開通したが、之は終點マルタパン對岸のサルウイーン河東岸に横はる英領ビルマ舊王朝の首都モールメインへの連絡交通を成すものであつた。歐洲大戰前第三期建設期中に建設された最後の線はラングーンより幹線三〇六哩のタヂから分岐して南部シャン州のカラチに至る六三哩の枝線で、之はラシオ支線よりも峻峻な山地を通つてゐる。

歐洲大戰のあつた第四期中には豫想される如く鐵道建設は僅少に過ぎなかつた。土耳其の俘虜が基礎工事に或程度

使役されたが、着工された唯一の線は右のカラウより二四哩のへホに至る延長線で一九二一年に開通に至つたものである。

戦後、數線の建設がビルマ州廳の米穀統制による利益金を以て開始された。即ちモールメイン||イエ、ピンマナ||タウンドウインギ及アロンセギの三線で、何れも一九二五年に完成した。延長は合計一八二哩である。次の數年間に、は短い支線が數線敷設された。即ち一一哩の(ホシユウエンヤン線)一七哩のマンダレー||マダヤ線二三哩のセギイエウ線四九哩のベグトウワ線である。

一九三〇年には更に重要な延長線が二つ加へられた。タウンドウインギ||キヤクバダン間、七二哩の延長線と、イラワヂ河岸のミヤンよりマンダレー南方一一哩のバレイクに至る六九哩の架線鐵道が之である。この二線はアランミヨ及プロームを経由する第二のマンダレー、ラングーン連絡線の一部として敷設されたものである。又パタナゴに於てイラワヂ河とタウンドウインギを四一哩の鐵道で連絡する事も開始され、更にイラワヂ河西岸のミンブ及バコツク兩地方に於ては合計三一二哩の完全な一鐵道網を完成すべく測量が行はれたのであるが、之等の計畫は世界經濟不況の波及と共に抛棄せられ、爾後に於てはミイトキーナ及イエ、ウ兩線を幹線鐵道と直接に連絡する爲にサガインに於てイラワヂ河を横斷するアウア鐵橋を架設せる外は何等の建設工事も行はれなかつたのである。右の鐵橋は一九三四年に竣工した。然し、最近に至つて支那事變の進展に伴ふ援蔭ルートとして、ビルマより雲南に至る所謂滇緬鐵路の建設が開始されたものである。

技術的發達以上に鐵道網の發達して來た跡を辿つて來たが、次に簡單に技術的進歩の事實に觸れることとする。

軌間は最初の鐵道からして米のためにつくられたのであるが、それは建設費を節約する爲でもあつたが、又相當數量の一米軌間の鐵道材料が印度のインダス・サワトレー鐵道の敷設のために既に購入せられ、カラチに集積されてゐた。

爲であつたので、そしてこの印度の鐵道が最後の瞬間に廣軌に變更されて不要となつたので、之をビルマの鐵道に流用するに至つたものと云はれてゐる。一米軌間の鐵道が大量の運輸を迅速且經濟的に處理する能力を充分備へてゐることは一般的に認められてゐるので、こゝにも狹軌を遺憾とすべき理由はない。この種の狹軌道の優秀なる事は印度その他に於ける凡ての一米軌間の鐵道のみならず、南阿弗利加聯邦鐵道の三呎六吋（一・〇六七米）軌間の鐵道特に日本國有鐵道の冠絶せる成績に徴しても明かである。一八七七年ラングーンを發した最初の蒸汽機關車は重量一八噸、牽引力三、八五七封度であつたが、現在の旅客列車用及び貨物列車用機關車は平坦區間用のもので重量夫々九六噸及九二噸、牽引力は一九、七二九及二二、一〇八封度で、二五分の一の分配區間に使用される、機關車は重量一〇五噸、牽引力四一、八八九封度に及ぶ。幹線上に於ける最高速度は現在四五哩時でラングーン、マンガレー間の直行郵便列車は三八六哩を一三時間二〇分で走破し、食事の爲の三〇分の停車時間を控除すれば平均時速は三〇哩を超える。かゝる機關車の發達の結果、線路は必然的に増強された。初期の軌條は一碼四一・二五封度であつたが、現在は運輸量の特に多い區間には七五封度、その他の重要な線路には六〇封度、重要ならざる枝線には五〇封度軌條が敷かれてゐる。鐵橋も又増強せられ、最初の鐵道の鐵橋は重量一車軸當り八噸迄の車輛の通過に堪へる様に造られてゐたが、現在は幹線の橋梁は一車軸一七噸迄、支線に於ては一〇噸迄の負荷に堪へる様に増強された。最も注目し價する鐵橋はゴクテイク陸橋、アヴァ鐵橋及シツタン鐵橋である。

5 鐵道 財政

ビルマ鐵道の財政上の發達を次の統計表によつて表示したい。

年 (三月三十一日を以て 終る一箇年)	營業哩	投下資本 (單位百 萬ルビ)	總額 (單位百 萬ルビ)	收入 (單位百 萬ルビ)	營業係數 (營業費 總收入)	營業益金 の投下資本 に對する%
一八九五—一九六年	八三	七	八	七五	六	三八七
一九一三—一九四年	一五三	二〇	二五	一五九三	五	五四五
一九一九—一九〇年	一六六	二六	三三	二〇五五	五	六六三
一九二八—一九二九年	二五三	三六	五	三五七九	六	六〇二
一九三五—一九三六年	二〇〇	四九	三	一七五九	六	二五二
一九三六—一九三七年	二〇〇	四七	三	一八五〇	七	三三三
一九三七—一九三八年	二〇〇	四七	三	一七六一	七	三二八

右の表の各年度は、鐵道の營業狀態に著しい變化のあつた年を特に選んだわけである。即ち一八九六年はビルマ鐵道會社が創立された年で、一九一四年は世界大戰の勃發せる年一九二〇年は大戰後の好景氣の始まつた年と云へる。一九二九年は會社の經營期間が終り、その一月一日より再び國營となり、且世界經濟恐慌の影響が波及し始めた時期である。實際には最繁榮期は一九二七—二八年度であつたが、上記の一九二八—二九年度の數字は前年と大差がない。數字は正確にそれ自らを語つてゐるが、尙附記するならば一九二九年迄は一哩當り總收入は著増を示し、利益配當を含む資本支出による剩餘率も相當であつたが、一九二九—三〇年度を豫算の均衡を保ち得た最後の年として、爾來現在に至る迄資本勘定に於ては缺損となつてゐる。即ち一九二九—三〇年度の投下資本に對する利益配當率四・五七%は一九三六—三七年度には四・〇九%、一九三七—三八年度には三・四七%と切下げられたが、而も尙投下資本に對する純損益率(利潤率)は一九二九—三〇年度〇・七四%の純益が一九三六—三七年度は〇・七四%、又一九三七—三八年度〇・

三〇%の缺損となつてゐるのである。之は營業總收入の激減に因るもので、一九二七—二八年度の五千百萬ルビは一九三二—三三年度には三〇%を減じて三千六百萬ルビと底をつき、一九三六—三七年に至つては稍々回復して八%増の三千八百萬ルビとなつたが、尙豫算面上の收支均衡の爲の最低限度に六%足りない。輸送上の安全は確保するが緊縮は能ふ限り厳しく行はれ、營業費は一九三〇—三一年度の三千二百萬ルビの最高記録より一九三六—三七年度は二千七百萬ルビと一五%を切下げられた(營業費中には減價償却を含む)。一方ビルマの海外貿易は改善の一途を辿りつゝあり、一九三一—三二年度以來約二〇%を増加してゐる。

一九三七—三八年度に於ても營業益金は營業費を著しく緊縮せるに不拘、前七ヶ年と同様、既述の如く利益配當に不足であつたが、營業總收入の營業費に對する超過額は充分で、純損金を前年度の二百五十七萬ルビより百三萬ルビと約六〇%減額するに至つたが、之は前年同様の運輸收入を擧げ難い事情があつたことを考へるならば極めて注目すべき成績と云ふべきである。即ち一九三七年七月、八月には雨量が異常に多かつた爲に地方に數ヶ所の洪水を生じ、水田に甚大な被害を與へ、幹線及二支線の運轉を二十日間に亘つて杜絶せしめた。十一月末から十二月にかけて再び季節外れの雨が取入れ前の水田を大いに荒し、この結果不作であつたばかりでなく、一九三八年初の米相場が低調であつたので、米價の恢復を待つ關係から、最も重要な鐵道貨物たる米の出廻りが少かつたのである(一九三七—三八年度米穀運輸收入は貨物總收入の約二五%、一九三一—三二年度には三五%を占めてゐた)。之は旅客運輸收入にも影響を及ぼした。これは祭禮季節に小旅行を爲すを常とする一般農民にその餘裕がなかつたからでもある。

印度、ビルマを通じて、世界的に有名な無札旅客は檢札その他の處置の勵行によつて漸次少くなつたが、乗合自動

車の競争は殊に大都市近郊に於て激しくなつた。東亞の新情勢はビルマにも種々影響を及ぼしてゐるが、殊に棉花の輸出に打撃を與へた。米國に於ける棉花過剰生

産の報と、日本の支那事變の結果たる棉花買付不能とに因つて、大棉花會社は生産を抑制し、従つて其輸送量も減じた。(一九三六—三七年度鐵道輸送棉花二萬二千噸、一九三七—三八年度一萬九千噸)一九三七—三八年度に於て列車速度昂上と貨物運送の迅速化は引續き行はれ、真空制動機附の貨物列車はラングーン、マンガレー間三六八哩を二十四時間を以て走破するに至つてゐる(時速十六哩強)。普通この急行貨物列車は一日一本であるが、繁忙期には二本運轉される。併し斯る列車便の改善に對する一般商業界の反應は期待に反して少い。その最大の原因は自動車の競争がある爲で、貨物自動車は巧妙に過積をなし、鐵道と異り認可を要せぬ等級なき運賃を場合によつては荷主に掛貸する等不公正な條件に依て鐵道と競争し得る立場にあるのである。

觀光國としてのビルマの風光、風俗、人情或は動植物の珍奇を、又ラングーン、メイミョウ、マンガレー等の大都市に於る佛塔の奇異なる華麗さなど、觀光地としてのビルマは鐵道の沿線に於ても東洋の他國に優るとも劣らぬ魅力を持つてゐるが。觀光客は幾分は増加してゐるものゝ未だ満足すべき數に達してゐないので、鐵道當局は適切な外客誘致策を考慮しつゝあつたのである。

敘上の列車速度の昂上及觀光對策の外、一九三七—三八年度に於てビルマ鐵道が實行した諸改善事項は凡そ次の如きものである。

先づ國有鐵道の當然の責務たる國內産業振興の線に沿つて、製糖業促進のため特種の甘蔗專用貨車を造り且つ運賃を引下げて製糖業者をして輸入砂糖との競争を可能ならしめ、又アマースト地方に産する鹽の使用を普及せしむる同様の措置を採り満足すべき効果を收めた。

技術方面に於ても研究と實驗とに基いて着々改善を加へつゝある。保線を良好に爲すためには英國鐵道に範を採つた方法を更に廣範圍に亘つて實施せんとしてゐる。又、單線の閉塞裝置の近代化に忙殺されてゐる。尙其の他多數の

鐵道設備を改善するため年度中相當多額の豫算が新たに計上された。機關車部は他の鐵道部局と同様、運営の經濟化を大いに圖り、新造機關車は一輛もなく、數輛を買却し或は廢車としたが、其他は凡て良好に整備した。燃料（薪及石炭）使用量も節減せられた。尙緊縮策として局課の併合乃至廢止等が考慮された。

こゝに再言すべきは鐵道に致命的な影響を與へる自動車の競争であるが、ビルマの如き廣大にして開發の餘地多き國土に於ては、自動車による培養路線の發達する餘地が豊富なのであるから、現在の如き鐵道幹線にさへ併行する如き自動車の競争は全く不必要なるものであると、鐵道當局は主張してゐるのである。

ラングーン、マンダレー間三八六哩を旅客列車は十八時間餘、即ち毎時約二十二哩の速度で上下してゐるが、之は一米軌間の鐵道で、而も各驛の停車時間が頗る長いことを考へれば、少しも悪くはないのである。それに一等車の設備は全く快適である。

ラングーン、マンダレー間には複線區間が相當あり、道床の状態も大部分良好で、一米軌間としては車輛の幅員が可なり廣いにも不拘乗心地は極めて良い。

この兩大都市間に於ける主要驛はラングーンより四七哩のベグ分岐驛、同じく二二五哩のビンマ分岐驛及同じくラングーンより三〇六哩のタチ分岐驛で、之等の停車場の建物は堅牢に造られてゐる。大部分の他の中間驛も此點同様で、印度鐵道の驛より建築は一般に進んでゐる。

最大の停車場はビルマの入口たる首都ラングーンの旅客驛であるが、之は急行列車の始發驛で乗降場七本を有し、一日の發着列車数は百八十本である。此處には近郊運輸が發達し、近郊列車の數は一日百五十四本に及ぶ。乗降客は年六百萬以上である。

ラングーンには三つの主要貨物驛が交通上合理的に配置されてゐる。其他同市の驛のうち比較的重要なのはボタ

タング貨物上屋とマラゴン停車場である。三大貨物驛の一九二七—二八年度に於ける奥地よりの到着貨物は合計百四十六萬噸、奥地への發送物は五十三萬噸であつた。

最後に、ビルマ鐵道の一九三七—三八年度に於ける主なる統計を示せば、以下の通りである。

投下資本は三億四千五百八十一萬三千ルピー、平價換算約二億五千二百萬圓で、營業哩程は二千六十哩であるから一哩約十二萬四千圓に當る。この哩當投下資本額は熱帶國の鐵道として大體標準的のものとされてゐる。尙車輛費は投下資本總額の二〇%餘である。

停車場總數は四百五十一で、各驛間の距離は平均四、六哩の割合になつてゐる。

鐵道職員は合計二二、一六二人で、其の職種別はビルマ人三、八五八、カレン人一〇二、其他の土着民一三六、英ビルマ混血兒五九一、歐洲人九三、印度人一七、三八二人で、ビルマ人よりも勤勉な印度人が壓倒的な勢力を占めてゐる。一籽當り人員一〇、七六人、平均給額年五八五ルピー（邦貨約四二七圓、月額約三五圓）である。

輸送旅客總數一九、四〇三、二〇〇人（内譯、一等一八、七〇〇、二等二二八、七〇〇、三等一九、一五五、八〇〇）。

旅客人哩四六四、七四八、〇〇〇哩（一營業哩當り二二七、〇〇〇人哩）、一人平均乗車哩二四哩。

旅客運賃收入九、〇八九、〇〇〇ルピー、一人一哩當り平均運賃三・七五パイ（約一錢四厘）（一等二〇・七パイ、二九・四二パイ、三等三・五三パイ）。

手荷物收入及附帶收入一、三〇七、〇〇〇ルピー、旅客運輸收入合計（拂戻控除）一〇、三八六、〇〇〇ルピー。

輸送貨物總噸數三、九七一、〇〇〇噸（主要品目別—單位千噸—石炭五三、米一、〇九二、豆類六四、小麥及其他穀物一九、大理石及其他石類三二二、鹽四三、砂糖二四、木材二二〇、金屬礦石類一二三、石油類四五、棉花一九、綿製品一七、鐵及鋼二六、軍用品一三、鐵道材料二一）。

純噸數(運賃計算貨物噸哩) 六六六、五一七、〇〇〇 (一營業哩當り三三四、〇〇〇噸哩)、總噸哩(機關車重量及鐵道自用貨物列車を含む) 一、五八七、六三八、〇〇〇。一噸平均輸送哩一六七、九哩。
 貨物運賃收入二五、三六三、〇〇〇ルビー、一噸一哩當り平均運賃七・三〇、パイ約二錢八厘。貨物附帶收入三七、〇〇〇ルビー、貨物運輸收入合計(拂戻金控除) 二五、三四八、〇〇〇ルビー。雜收入七二四、〇〇〇ルビー。
 旅客及貨物運輸總收入三六、四五八、〇〇〇ルビー。

(三) 海 運

ビルマは元來山地民族であつて、海洋民族に適してゐないやうである。それで北はチッタゴンから、南はヴィクトリア・ポイントに至る迄のビルマ沿岸の航海は英人、又はインド人所有の汽船によつて運営されてゐた、たゞモールメからマダラに至る地域には沿岸用のディーゼル船があつて、アンダマン諸島、ニコバル諸島、ココ諸島等との間を結んで貿易が行はれてゐる。この交易は、椰子の實、海龜の卵、米、其他の土産品であつて貿易として擧げるほどのものでない。支那人はマダラ群島で燕巢と海參の集散を獨占してゐるのは着聞の事實である。
 ビルマ沿岸は航海標識の設備が、可成りよく整つて居り、特に、ダイヤモンド島とアルガウダ島の燈台は有名である。

ビルマの貿易は主としてラングーン港を中心として行はれてゐるが、これに次いでバフセイン、アキャツプ、モールメンの諸港が擧げられる。

今、ビルマ海運の中心であるラングーン港について見ると、その港口の水深は、満潮時、二六呎―三四呎、通常時の水深は、埠頭で、二四呎―三二呎、錨地で二三呎―三五呎である。錨地は軟泥土である爲め、入港船は途中にあ

るモンキ・ポイント水路によつて妨げられることが多い、それは同水路が、干潮時に於て、一三呎六吋―一六呎となり、又河口は水深が常に變化して、干潮時には一四呎―一八呎となるのである。

ヘースチング砂洲の下方には三移動浮標と油槽船専用の固定浮標四個があり、又長さ四二〇呎迄の船舶に利用せられ得る石油補給用の突堤もある。尙、同砂洲の上方には吃水二六呎―三二呎の船舶用固定浮標十五基と、吃水二二呎―三五呎の船舶用の移動浮標が十四基がある。

突 堤 名	長 さ	水 深 (干潮時)
サル・バ・ゴ・ダ 埠 頭	三、三〇〇呎	二五呎
コースタル・デポット(沿岸航路用)	一六〇呎	一九呎
ニュー・パーストリート	五〇〇呎	二五呎
内國運輸用浮橋(二六基)	一一〇―二〇〇呎	浮橋

造船施設としては見るべきものはないが、船架臺の長さ、一八〇呎のスリップ一基、及全長二三〇呎のスリップ一基がある。

戦前に寄港してゐた各國定期船を摘記して見ると次の如くであつた。

社 名	航 路 名	使 用 船、船 種	發 航 度 數
イ、日	本 郵 船	船 隻數	總噸數
日 本 郵 船	船 隻數	八	五〇、一五九
大 阪 商 船	同	七	四〇、〇七七
ロ、英	國		
ビ イ デ イ 線	印度、イラン―歐洲	七	七三、四九二
	(第一航路)		貨客 二週 一回

英國船、船型	積		底		計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
一九二五—三六年 印 度 汽 船 一九三六—三七年 帆 船	九七	二,五七五	一三	四,三三五	一〇四九	二,九八五
一九三六—三七年 帆 船	一四	二,一四一	三	三,四四五	一七	四,七六六
一九三六—三七年 汽 船	二八	五,七四一	三三	五,一六六	六一	一〇,九〇七
一九三六—三七年 帆 船	八五	二,五九〇,〇〇〇	一六	四,六六三	九一	二,八五三
一九三六—三七年 汽 船	一七	三,四三六	一四	三,四三九	三一	四,八七五
一九三六—三七年 帆 船	三九	七,三二七	三三	四,六六八	五二	一二,〇〇五
一九三六—三七年 汽 船	八四	三,四三六	二二	三,六五三	九六	三,七六七
一九三六—三七年 帆 船	一九	三,〇三二	一五	二,七四六	三四	五,七七七
一九三六—三七年 汽 船	三二	四,七三二	三〇	四,四一〇	五九	九,一四二
一九三六—三七年 帆 船	八〇	二,五二八	一五	四,〇一〇	九五	二,九四三
一九三六—三七年 汽 船	三〇	三,三二七	三〇	四,三二七	四〇	七,六五四
一九三六—三七年 帆 船	三六	六,二七五	二〇	三,九六九	五八	一〇,二四四
一九三六—三七年 汽 船	五	二,八四〇	一	三,六四七	五	二,八七三
一九三六—三七年 帆 船	五	二,九三三	一	二,五三三	六	三,八八〇

第三航路

ヘンデルソン線	印度、イラン—歐洲	七	七三,四九二	貨客	四週	一回
エラー・マン社	印度、イラン—北米東岸線	八	六一,四六五	貨客	二週	一回
バンク	アジア洲—南米線	八	四八,八七九	貨物	月	二回
イッ	東亞—アフリガ線	使用船不定				
ハ、ド	東亞—濠洲—新西蘭線	五	二九,八〇三	貨客	二週	一回
ニ、スウエーデン	日本—印度線	三	二〇,六六七	貨物	月	一回
瑞典東亞社	印度—海峽植民地線	六	五一,三六四	貨客	二週	一回
ホ、ノールウエー	印度—北米西岸—南阿	七	四六,〇一四	貨物	月	一回
ウイルヘルム線	共同 印度、イラン—北米東岸	五	二七,八二一	貨物	月	一回
ヘ、オランダ	印度、イラン—歐洲	三七	二八三,六八四	貨物	三週	一回
シルバー、ジャワ、バシファイック線	印度、イラン—歐洲線	九	四八,九〇四	貨物	三週	一回
ニ、スウエーデン	印度、イラン—歐洲線	四	二二,二二三	貨客	月	一回
ホ、ノールウエー	印度、イラン—歐洲線	四	二四,一九七	貨客	月	一回
ヘ、オランダ	印度—北米西岸線 (A航路)	四	二四,一九七	貨客	月	一回
	同 (B航路)	五	三三,〇五三	貨物	月	一回

い 入港船舶國籍別對照表

一九三八—一九三九年 同	三二六	一九三八—一九三九年 同	三二六	
カ ナ ダ	一九三五—一九三六年 同	二八六	一九三五—一九三六年 同	二八六
一九三七—一九三八年 同	二九七	一九三七—一九三八年 同	二九七	
濠洲 聯邦	一九三六—一九三七年 同	四九六	一九三六—一九三七年 同	四九六
一九三七—一九三八年 同	二〇一	一九三七—一九三八年 同	二〇一	
ガ ム ビ ア	一九三五—一九三六年 同	八三三	一九三五—一九三六年 同	八三三
一九三六—一九三七年 同	四三五	一九三六—一九三七年 同	四三五	
舊英領ボルネオ	一九三八—一九三九年 同	—	一九三八—一九三九年 同	—
英領太平洋諸島	一九三七—一九三八年 同	五四六	一九三七—一九三八年 同	五四六
一九三五—一九三六年 同	一八六	一九三五—一九三六年 同	一八六	
ニュージールランド	一九三六—一九三七年 同	五四〇	一九三六—一九三七年 同	五四〇
一九三七—一九三八年 同	五四〇	一九三七—一九三八年 同	五四〇	
英領ホンジュラス	一九三八—一九三九年 同	五四〇	一九三八—一九三九年 同	五四〇
一九三八—一九三九年 同	六九〇	一九三八—一九三九年 同	六九〇	
英領西阿	—	—	—	

一九三八—一九三九年 汽船	一八五三	一九三八—一九三九年 汽船	一八五三
計	一九三五—一九三六年	一九三五—一九三六年	一九三五—一九三六年
一九三六—一九三七年	三九〇	一九三六—一九三七年	三九〇
一九三七—一九三八年	一七九	一九三七—一九三八年	一七九
一九三八—一九三九年	一六九	一九三八—一九三九年	一六九
(外 國 船)	一九三五—一九三六年	一九三五—一九三六年	一九三五—一九三六年
ノールウェイ	—	ノールウェイ	—
一九三七—一九三八年 汽船	三八二	一九三七—一九三八年 汽船	三八二
一九三八—一九三九年 同	二五三	一九三八—一九三九年 同	二五三
フィンランド	—	フィンランド	—
一九三五—一九三六年 汽船	五四二	一九三五—一九三六年 汽船	五四二
一九三六—一九三七年 同	二四五	一九三六—一九三七年 同	二四五
スウェーデン	—	スウェーデン	—
一九三五—一九三六年 汽船	二七二	一九三五—一九三六年 汽船	二七二
一九三七—一九三八年 同	五八七	一九三七—一九三八年 同	五八七
ドイツ	—	ドイツ	—
一九三五—一九三六年 汽船	三五二	一九三五—一九三六年 汽船	三五二
一九三六—一九三七年 同	一八四	一九三六—一九三七年 同	一八四
一九三七—一九三八年 同	九七二	一九三七—一九三八年 同	九七二
一九三八—一九三九年 同	七四〇	一九三八—一九三九年 同	七四〇
ポ ー ラ ン ド	—	ポ ー ラ ン ド	—
一九三五—一九三六年 汽船	六〇七	一九三五—一九三六年 汽船	六〇七

一九三六—三七年	同	四	二九一九
一九三七—三八年	同	五	二七三七
一九三八—三九年	同	五	二四六〇
日本			
一九三五—三六年	汽船	六	二五三九四
一九三六—三七年	同	七	二八九九六
一九三七—三八年	同	七	二七二〇〇
一九三八—三九年	同	五	三六七四九
エジプト			
一九三五—三六年	汽船	二	六七一八
一九三六—三七年	同	三	八四四一
一九三七—三八年	同	八	三三六八
一九三八—三九年	同	七	二四〇八三
西阿(フランス領)			
一九三五—三六年	汽船	一	三三三〇
一九三六—三七年	同	二	四四五一
一九三八—三九年	同	二	四四四九
ボ領東阿			
一九三八—三九年	汽船	三	二二七二
伊太利領(東阿)			
一九三五—三六年	汽船	一	三〇六一
一九三六—三七年	同	一	三二四七

一 一 三 二 二 一 七 八 三 二 五 七 六 五 五 四

三九六 三〇六一 二二七二 四四四九 四四五一 三三三〇 二四〇八三 三三六八 八四四一 六七一八 三六七四九 二七二〇〇 二八九九六 二五三九四 二四六〇 二七三七 二九一九

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

一 一 三 二 二 一 七 八 三 二 五 七 六 五 五 四

三九六 三〇六一 二二七二 四四四九 四四五一 三三三〇 二四〇八三 三三六八 八四四一 六七一八 三六七四九 二七二〇〇 二八九九六 二五三九四 二四六〇 二七三七 二九一九

北米合衆國大西洋線			
一九三六—三七年	汽船	一	三五八三
一九三七—三八年	同	二	七五七三
一九三八—三九年	同	二	七八二〇
太平洋線			
一九三五—三六年	汽船	三	五三二四一
一九三六—三七年	同	三	四四九九九
一九三七—三八年	同	八	三〇四三九
一九三八—三九年	同	四	五二五四四
キユーバ線			
一九三五—三六年	汽船	一	二五〇一
一九三六—三七年	同	四	一四〇一五
一九三七—三八年	同	一	一六〇八
コロンビヤ線			
一九三六—三七年	汽船	一	二六六八
チリ線			
一九三五—三六年	汽船	二	五二五六
一九三八—三九年	同	二	六〇九九
西阿保護領			
一九三六—三七年	汽船	一	二五四一
蘭領西印度			
一九三八—三九年	汽船	二	五九六〇

二 一 二 二 一 一 四 一 一 四 八 二 三 一 二 一

五九六〇 二五四一 六〇九九 五二五六 二六六八 一六〇八 一四〇一五 二五〇一 五二五四四 三〇四三九 四四九九九 五三二四一 七八二〇 七五七三 三五八三

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

二 一 二 二 一 一 四 一 一 四 八 二 三 一 二 一

五九六〇 二五四一 六〇九九 五二五六 二六六八 一六〇八 一四〇一五 二五〇一 五二五四四 三〇四三九 四四九九九 五三二四一 七八二〇 七五七三 三五八三

に 船 舶 建 造 状 況

ラングーン港	一〇噸—一〇〇噸	一〇〇噸—三〇〇噸	三〇〇噸—以上	計
一九三五—三六年 汽船 一九三六—三七年 汽船 一九三七—三八年 汽船 一九三八—三九年 汽船	二二噸隻 三三噸隻 三六噸隻 四一噸隻	六九噸隻 七三噸隻 八一噸隻 八六噸隻	九二噸隻	一一噸隻 二二噸隻 三三噸隻 三六噸隻 四一噸隻
モールメン港	三〇噸隻 三六噸隻 三六噸隻			二〇噸隻 三六噸隻 三六噸隻
一九三五—三六年 汽船 一九三六—三七年 汽船 一九三七—三八年 汽船 一九三八—三九年 汽船	二七噸隻 二七噸隻 二七噸隻			二七噸隻 二七噸隻 二七噸隻

二 地方都市、名所

(一) 首都ラングーン

ビルマは舗装された道路一、九五〇哩、然らざるもの六、六一二哩、運河が六〇哩あつて、河川の舟運が發達し、これが交通機關として大に鐵道の便を補つてゐる。首府ラングーンはイラワチ河の下流に展開するデルタ平野の南部にあつて、この平野を流れるイラワチ河の分流ラングーン河の北岸に沿ひ、海岸からは三〇哩も離れてゐる。一九三一年の調査では人口およそ四十萬餘、そのうちでビルマ族は十一萬に過ぎず、インド人の方が遙かに多かつた。白人も多く、また支那人の數も一萬二千に上つてゐる。商業の殷賑なることは、カルカッタ及びボムベイにつき、インド帝國中第六位の都會であり、開港場としては第三位を占めてゐた。

市内にはビルマ總督廳、民政長官廳、及び高等法院等の諸官衙が櫛比し、政治上の中心地であると共に主要なる商館、銀行、學校、兵營、工場、市場などの見るべきものが多い。特に日本の領事館がこゝにあり、三井物産會社、日本棉花會社、正金銀行支店などがこゝにありまた日本郵船、大阪商船のカルカッタ航路汽船が皆この港に寄港してゐた。

この都市は僅か五六十年前即ち一八五二年迄は、沼澤の多い一漁村に過ぎなかつたのであるが、英國がこゝを領有して以來フレザー陸軍中尉の設計に依つて、今日の市街が建設されたのである。現在の市區はよく整頓し、東西に長く南北に短く、井字形を保つてゐる。更にこの整然たる市街はまたよく、三區に區分されてゐる。即ち都市としては、港と市中と山手とに分たれ行政区分からは、河岸、棧橋、ツイ、燈臺、水先案内等海軍に關係あるものは港務局が管

理し、市中は市當局の権限に屬し、山手は陸軍當局に管理されてゐることなど、注目すべき施設振である。

市内の交通機關としては、インド風の手車のほか、馬車、人力車、自動車などが多く、電車も通じ、道路は主としてアスファルトの舗道であり、その兩側にはアカシヤの街路樹が植附けられて綠蔭を作り、日光の直射をさけて白く光る街上にくつきりと黒い影を投げてゐるのである。

マーチャント街の十字路には黄色のスーレ・バゴダが聳え、ローヤル湖の西の丘上にはシュウエダゴン・バゴダが立つてゐる。このシュウエダゴン・バゴダは、ビルマで最も大きく壯麗な佛塔の一つで、参拜者が引きも切らない。この塔の東方の湖邊には樹木が鬱蒼としてよく塔の背景をなしてゐてこのあたり一帯の一大公園となつてゐる。夕陽西に落ちんとして燦たる餘光を投げる時、雲表に聳ゆるこの一大黄金塔はたちまち眼を眩惑するやうな燃ゆる光に輝やきわたるとき、その絢爛豪華さは驚くべきものがある。塔の南方正面入口には白堊塗の巨大な狛犬が置かれてゐるのも風情がある。

尙ほ市内には、このほか多くの佛塔、僧院があり、またローヤル湖の南隣には動物園がある。さらにまた最近に於ては東洋で一、二を争ふといふほどの設備のある競馬場が設けられ、こゝでは毎週少くも一回の競馬が行はれてゐた更にビルマ運動協會經營のグラウンドがあり、故國に遠い植民地の人々を飽かしめない、なほこの地に永く滞在するのは西郊のヴィクトリヤ湖を訪れるのである。

市の名物としては、象牙彫刻、金銀細工などが擧げられる。

(二) マンダレー

この町はビルマの昔の王都で、イラワチ河の上流部にあり、その北西の地點で、チンドウイン河とイラワチ河とが

合する、以前は、重要な王城の地であつたが、今は殆んどその政治的重要性を失ひ、昔を偲ぶ王城古寺が存するに過ぎない。しかしこの町は依然として、ビルマの間には神聖視され、四方より集る参詣者で相當に殷盛である。こゝの僧侶の数はビルマでも斷然他を抜いてゐる。

マンダレー丘の参詣者も多いが、マンダレーからミョウホンへの途中にあるアラカン・バゴダは歴史的に有名なバゴダである。汽車はマンダレーから分れて、政府の避暑地であり、守備隊所在地であつたメーミヤウを通過してゴテック鐵橋を過ぎラシオに向つてゐる。

イ マンダレーの少明山

マンダレー王宮は北にマンダレー洞がある。ビルマ語で山は洞と云ふ、蓋しマンダレー山であらう。雲南省出身の華僑等はこれを少明山と名づけてゐる。山の高さは約二千尺で山下より階段を拾つて登り、山頂に至れば階段は石で造られてゐる。階上に小亭があり、鐵の欄干があるが、風雨を禦ぐ爲に亜鉛板で包んでゐる。その数は三百四十九段で山下から上まで數十丈あり、こゝに一佛殿があり、信徒巡禮の用に供してゐる。又山半には佛跡があり、佛が通過したところであるといふ傳説があつて信徒はこれを寶として小亭をもつてこれを圍み、その上にいろ／＼の世態を刻してゐるがその数は七十二に及ぶ。ビルマ人の占卜者が人生の福運を推測するときにはこれを利用するのである。再び上に登ると大殿堂があり、地獄の苦痛を受ける有様を描寫した繪畫がある。これは世を覺醒し、民を啓發して佛化せしめる目的で出來てゐる。山上の寺廟は林立し大小數十を算する。或は黄金で裝飾したり、或は白く塗つたりしてゐるが均しく佛像を安置してゐるだけで外に何物もない。只山頂に登り俯瞰すればマンダレー全市の外南北タイの諸山とイラワチの水流が歴々として眼に映り、四境は廣大で別天地を作し眼界爲に一新するの覺ゆるのである。

ロ 廬山に比すべきメイニョウ

マングレーを距る四十四哩の處にメイミョウ山がある。高さは海拔二千呎で、山峯は高峻、氣候は寒冷である。盛夏の候と雖も六、七十度に止る。英人は山を開きこれを修築して避暑地となし、高樓華屋は幽雅比なく、奇花山に満ち、綠蔭道に遍ねく、支那の廬山に比するも敢て譲らない勝地である。

ハ 普 雲 洞

普雲山はビルマ人を普雲洞と云ふ。タートンを距る約十哩、牛車で七時間にして至る。普雲洞の一特色は寺廟の蓮座、池亭の鳥獸、丈六の全身佛等が總て巨石を刻して造られてゐることである。石質は堅固ではないが體積は極めて大である。一佛像があり斜に地上に臥してゐるが頭の直徑は一丈もあり、手掌の長さは略々人身に等しい。又寺廟の屋根より寺門の階段に至るまで一石で出来てゐるのでその大きさの大體が知られる。山上に佛像の多いのに驚く程である。數十年前の調査に依れば七十七萬七千七百七十七座といはれてゐるが、その後出来たものはこれに加はつてゐない。又普雲洞の特色としては猿猴の多いことである。その數は千匹以上で山中深く棲んでゐる。

ニ チャイトの塔

チャイトには寺院が甚だ多く、ビルマ人はこれを聖地としてゐて、毎年禮拜のため往來する者は途に絶えない。山頂の岩石上の一塔は蔚然として奇觀を呈してゐる。神話に依ればこの石は曾て或る佛の頭髮をもつて海中に埋めたもので、信徒ならその頭髮を毎年目撃し得ると云はれてゐる。

ホ ベグーの大佛像

ベグーは前王朝の都城で頗る古蹟に富んでゐる。佛像があり、寢像でその長さは百八十八呎、幅五十呎に達する。この佛像はもと土中に埋没してゐたものを一八八一年鐵道建設中に始めて發見し掘り出したものであり、今日は參詣者が絶えない。

(三) サ ガ イ ン

マングレーの河向ひであり、佛教徒の神聖視する都市である。市は城壁を繞らしてゐるが、それは良質の大きな煉瓦で堅固に築かれてゐる。イラワチ河が市の東、南、西を環流し、洪水の場合には低地は水中に没する。植物の繁茂は素晴らしく、廣い道路が、敷設され、河には護岸工事が施されてゐて、健康的で涼しい土地とされてゐる。住民はビルマ人、シャン人、タライン人、支那人が雜居し、交通はサガインーシュウエポーミイトキーナ鐵道の起點となつてゐる。産物には果樹、藍、絹織物がある。

(四) バ ー モ

マングレー縣バーモ郡にあり、多數の支那人の居住する町である。イラワチ河に沿つて四哩の長さに續く小部落がその區劃をなしてゐて、町の中心は高臺である、雨季に河が増水すると周圍の部落は洪水に浸され、町は島の如くなる、こゝは多年支那との陸路交易の終點地なのであつた。

(五) カ レ ワ

上チンドウイン縣にあり、チン丘陵との交通路に當るミイタ河の河口にあるため商業中心地として重要である。

(六) メ イ ク チ ラ

メイクチラ縣メイクチラ區で、メイクチラ湖の東方にあり、鐵道はラングーン及びマングレーに接続し、西走して

イラワチ河畔の終點ミンヂヤンに行つてゐる。

(七) モールメン

サルウイン河口に建設された町で、一つの島が都合よく防波堤の役をなしてゐる自然の良港なのである、然し近來はサルウイン河から流下して來る泥土のために、港がだん／＼淺くなつて、往時の殷盛を望むべくも無くなつた。この地方の米、錫、木材の集結地である。ベグーから鐵道支線がこゝに來て居る。

(八) マルタバ

モールメンの對岸にあり、マルタバン町村區であつて河口には木製埠頭がある。

(九) アマー

海の入江にある高臺で、モールメンから南方五十五哩にあり、地勢は險しい山地、海、ワカルー河で三方を圍まれて居り、軍事上の要地として飛行場もある。

もと療養地兼海水浴場地として知られたところで、町の住民は板張りの立派な集團家屋を作つてゐる。

(一〇) アキア

天然の良港であるが、惜しいことに背後が山岳である爲、物産の集散が悪く發展性に乏しい、大形船、小形船の出入が多く、電信局、燈臺、郵便局があり、人口は三萬八千を數へる。米の收穫期になると各所より多數の人夫が出稼

ぎに集まるので有名である。

(一) バセイ

イラワチ河三角洲の最も西寄りの流域に當る、バセイ・クリークの上に建設された町である、海よりの距離七五哩、主要道路が東西南北に通じ、水上交通は、クリークによつてラングーン港に至り得る、人口四萬五千六百。

(二) ミン

ミンブ縣ミンブ郡ミンブ區にあり、イラワチ河の右岸にあつて南北に走る連丘の一に圓錐形の光塔をもつ佛塔のある小山をもつてゐる。民船によつての取引が盛んであり、雨期には汽船が廻航し得る、人口六千。

(三) モゴツ

ルビー・マインズ縣にあり、イラワチ河畔のタペチンと五六〇哩を距て、荷馬車道路が通じてゐる、海拔四千呎、物産は紅玉で紅玉採鑛業の中心地である爲、數多の國籍の者が入り來つて商業人口を構成してゐる。人口八千人。

(四) ミイトキ

ミイトキナ縣ミイトキナ郡ミイトキナ區にあり、イラワチ河上流の二つの支流の合流點から二十六哩の下流に、パーモから百三十五哩の上流にある。硬玉鑛山地帯であつて、ビルマールトが南方半哩の所にある。幹線鐵道の終點で、住民の大部分は印度人であるが、商業は少數の支那人に壓倒されてゐる。鐵道の終點なので奥地よりの物資