

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

内閣情報部監修

昭和十四年三月

支那に於ける交通機關

時局資料

310
138

13

310
138

凡 例

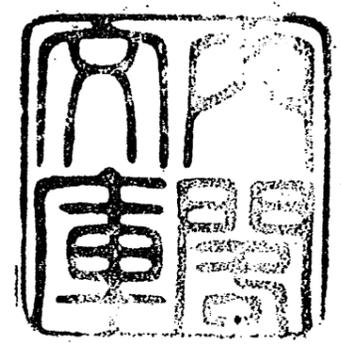
- 一、本書は時局認識の爲めの参考資料として編纂したものである。
- 二、本書の内容は成る可く廣く利用せらるゝことを希望する。
- 三、本書の全文を轉載し或は小冊子として刊行し又は一部を引用する事差支なく、其の場合には掲載せるもの三部を内閣情報部（内閣總理大臣官舎内）宛送附せられ度。尙ほ特に複製希望の向は、
本書の紙型を利用する便宜もある。

(1)

内閣文庫
八九四九七号
和書
九冊

目次

緒言	一頁
一、鐵道	二頁
1, 鐵道の現状	二
2, 營業狀況	五
3, 鐵道借款	七
4, 新鐵道網完成計畫	九
二、公路	一一頁
1, 公路の現状	一一
2, 公路建設資金	一六
3, 自動車	一八
4, 營業狀況	二三
三、航空	二四頁
1, 航空界の現状	二四
2, 各航空会社の狀況	二八
四、水運	三二頁
1, 支那の商港	三二
2, 水運界の現状	三三
3, 國營招商局	三六
結言	三九頁



支那に於ける交通機關

緒言

交通機關が一國の文化・經濟・國防の程度を示す一の尺度であることに就いては多言を要しないであらう。然るに鐵道と駱駝とが、自動車と一輪車とが、更に亦汽船と戎克とが、交通機關として孰れも劣らぬ重要な役割を持つのが支那の現狀である。

従つて事變前に於ける支那の交通機關に關し述ぶるに當り、近代的機關にのみ偏重するのは妥當ではないが、その全般に互り記述することは、固より此の小冊子のよくなし得る所ではない。依つて姑く鐵道・公路・航空・航運等の主要交通機關に關し略述し、以てその一端を窺ふことゝしたい。

右の内、鐵道及航運は比較的古き歴史を有し、公路及航空は極めて最近發達せるものであるが、其の孰れも事變直前に於て著しき發展を遂げつゝあつたのである。

一、鐵道

1. 鐵道の現状

明治九年英商怡和洋行の手に依つて、上海—吳淞間鐵道が生れた。本邦に於て東京—横濱間鐵道の開通せると略々時を同じうしてゐる。該線は間もなく支那官憲の買収・破棄する所となつたが、明治十四年六月北支に於て建設された唐山—胥格莊間運炭鐵道は現京山線の濫觴で、該線は其の後英國資本を以て延長せられ、國有線の一となつた。爾來幾多重要な路線が相次いで建設され、昭和十二年末に於て支那鐵道は左表の示すが如く、國營（國有）鐵道八、二六九、公營（公有又は省有）鐵道一、八五一、民營（民有）鐵道七、二四九、外國承辦（外國所有）鐵道五〇九、九、總計一一、二一〇の線路を有してゐた。

(2)

支那主要鐵道表

線名	區間	幹線	枝線	合計	竣工年月	關係國	通過省名	備考
京滬	北京—漢口	一、三三	二、八	一、三三	明治四〇	白、英、佛、日	河北、河南、湖北	京滬枝線ニ編入
道清	道口—滑化	一、五	〇	一、五	明治四〇	三、英	河南	

一、國營鐵道

京山	北京—山海關	四三	〇	四三	明治四〇	一、英	河北	舊北寧
津浦	天津—浦口	一、〇〇	〇	一、〇〇	大正元・二〇	英、獨	河北、山東、江蘇、安徽	
京包	北京—包頭	八六	〇	八六	大正二・三	支、日	河北、察哈爾、山西、綏遠	舊京綏、北京、張家口ハ支那資本價還濟
正太	石家莊—太原	三三	〇	三三	明治四〇	八、露、佛	河北、山西	
膠濟	青島—濟南	三三	〇	三三	明治三〇	三、獨、日、支	山東	
隴海	連雲—寶雞	一、三三	〇	一、三三	昭和二・二	白	江蘇、河南、陝西	
京滬	上海—南京	三三	〇	三三	明治四〇	三、英	江蘇	(海南線)
蘇嘉	蘇州—嘉興	一、七	〇	一、七	昭和二・四	支	江蘇	
滬杭甬	上海—寧波	二、五	〇	二、五	大正五・三	英、支	江蘇、浙江	(海抗線) 杭州—曹娥口間未成
南潯	九江—南昌	三三	〇	三三	大正五・五	日	江西	
粵漢	廣州—武昌	一、〇〇	〇	一、〇〇	昭和二・四	英、獨、佛、米	湖北、湖南、廣東	
廣九	大沙頭—深圳	一、四	〇	一、四	明治四〇	二、英	廣東	
合計		七、四三	〇	七、四三				

(3)

二、公營鐵道

浙贛	杭州—株州	八六	〇	八六	昭和三・二	支、獨	浙江、江西、湖南	
同浦	原平—風陵渡	六	〇	六	昭和二・一	支、日	山西	軌間一米

淮南	田家巷—裕溪口	三四	一	三四	昭和二・一	支	安徽
合計		一、七四	二七	一、五一			
三、民營鐵道							
江南	南京—孫家埠	一七	六	一七	昭和二・四	支	江蘇、安徽 (南寧線)
南京市	南京—下關	三	一	三	明治四三	支	江蘇
漳州	嵩嶼—江東橋	元	一	元	明治四二	支	福建
新寧	斗山—北街	二〇	元	二〇	大正二・八	支	廣東
潮汕	厦嶺—潮州	元	三	四	明治元・九	支	廣東
雲南	箇舊—碧色寨	三六	一	三六	昭和二・九	支	雲南
箇碧石							軌間〇・六米
合計		六七	一	六八			
四、外國承辦鐵道							
廣九	深圳—九龍	五	九	五	明治四二	英	英租借地
滇越	河口—雲南	四四	一	四四	明治四二	佛	雲南
合計		五〇	九	五九			軌間一米

備考 特に記載せざるものは總て軌間四呎八吋半である。

右表に依り、大正四、五年以前に於ける鐵道企業は、殆んど北支及中支に限られ、其の他の地方は閑却せられてゐた

ことを知り得る。これ即ち第二植民地として支那を目してゐた列強が、鐵道建設に當り自國の勢力圏内にある港灣の背後地を擴張することを主たる目的としたに因るもので、邊疆未開の地には未だ驛足を伸すに至らなかつたのである。而して文化の浸潤比較的早かつた南支に於て、鐵道の發達が遅かつたのは、外國勢力の滲浸を阻止する氣運濃厚であつたが故で、富裕なる華僑の資本を擁しながら、支那人自體の鐵道企業の殆ど全部が失敗に終つたのは、水運との競争に堪へ得なかつたこと、經營の拙劣なるに歸因するものであつた。最近に至り新線設計畫の殆ど全部は、南支及揚子江南岸及上流に於ける各省に集中せられつゝあるかの感があるが、これに關しては後述するが如くである。

右表中の諸鐵道中、國營鐵道は國民政府鐵道部之を管理し、公營及民營鐵道は鐵道部之を監督してゐたのである。しかし乍ら事實上に於て、國營各鐵道は夫々獨立し、營業は各別に行はれ、鐵道部は管理と云ふよりも寧ろ監督の立場にあつたのである。事變前鐵道部は中央集權の實を擧げんが爲努力してゐたが、未だ十分なる成果を見るに至らなかつた。

2. 營業狀況

大正十二年頃まで、支那鐵道は年額約三千萬元内外の純營業收入を擧げ、延滞勝ちであつたとは云へ、外債の利拂をも行ひ來つたのであるが、第一次奉直戰以來内亂相次いで起り、鐵道は單閥の私有財産化した結果、外債の利拂は勿論従業員給料にも事をおかすに至り、其の信用は全く地に墜ちたのである。

昭和三年國民政府鐵道部成立後、同部は内外債の整理に着手すると共に、各鐵道の統一化に努めたる結果、營業狀況



態も著しく改善せられたのである。鐵道部成立後最近に至るまでの營業收支左の如し。

國營鐵道營業收支表

年 度	營業料	營業收入	營業支出	純營業收入
昭和三年	六、三〇二	八六、六六三、七〇六 _元	五一、六二三、七四二 _元	三五、〇三九、九六四 _元
昭和四年	七、六三八	一二九、二三七、三七一	八一、五九三、九五三	四七、六四三、四一八
昭和五年	七、六五〇	一三〇、四一二、八三〇	八八、七一二、八九一	四一、六九九、九三九
昭和六年	七、八一	一五二、七三六、二四四	一〇〇、六三六、七六三	五二、〇九九、四八一
昭和七年	六、九二一	一三七、四〇〇、一四七	九七、〇七六、五七六	四〇、三二三、五七一
昭和八年	七、一九五	一四八、三四六、一七一	一〇六、〇九九、九二〇	四二、二四六、二五一
昭和九年六月	七、一九五	一五二、三二三、五一〇	一〇六、三五五、四二二	四五、九六八、〇八八
昭和九年七月	七、二六〇	一六七、五二二、一〇六	一一〇、七三六、三一六	五六、七八五、七九〇
昭和十年六月	七、二六〇	一六七、五二二、一〇六	一一〇、七三六、三一六	五六、七八五、七九〇
昭和十年七月	七、四〇一	一七一、〇九一、五〇五	一一〇、二七〇、三一七	六〇、八二一、一八八
昭和十一年六月	七、四〇一	一七一、〇九一、五〇五	一一〇、二七〇、三一七	六〇、八二一、一八八

備考 昭和八年より新會計年度を採用した。本表中には滿洲に於ける鐵道の收支を含まない。

右營業收支勘定の一、日一料當りを見るに、昭和十年度に於て、收入約六三元、同支出約四一元、同純營業收入二二元、收支割合〇・六四五であるが、更に收入の割合を見るに、旅客收入三六%、貨物收入六〇%、其の他諸收入四%

となつてゐる。即ち支那鐵道は、本邦國有鐵道に於ける旅客收入の割合多きを占むるのと趣を異にし、滿洲鐵道、米國鐵道等と同じ範疇に屬することを知り得るであらう。

支出勘定は、總務費二七%、運輸費一四%、運轉費二〇%、工務維持費一八%、設備品維持費二%の割合で、總務費多きを占む。蓋し支那に於ては鐵道沿線の治安平靖を缺くこと多く、年額約六百萬内外の警備費を要するといふ特殊事情あり、亦一方大家族主義の陋習未だ全く失せず、之に歸因する冗員(一料當り従業員平均一八人、本邦國有鐵道は一三人)の多いのが其の最大原因である。

最近支那鐵道の營業狀態は漸次向上しつゝあつたのであるが、營業收入中には實際收得し難き諸勘定を含むのであるから、其の内容に就いては更に検討を要し、又純營業收入は債務及諸支拂金未済前のもので、これ等諸勘定を決議するときは、缺損に非ずとするも、純益僅小なるは容易に推定し得る所である。従つて支那鐵道は營業不振の域を脱せざるものと云ふを得べく、其の原因を探求すれば多々あるべきも、内外債の重壓、内亂の影響は其の尤たるもので、特に外債の重壓の及ぼせる影響は、他の有ゆる原因の源をなすものと云ふも過言ではないであらう。

3. 鐵道借款

國民政府成立前に敷設された支那主要鐵道の殆んど全部は、支那國家又は國民の要求に依つて建設されたものではなく、勢力圍擴張の必要上外國が之を強請したものである。従つてそれ等諸鐵道は總て外國借款を伴ふ。これ他國に其の例を見出し難きには非ざれども、支那の如く甚しきは稀れである。

支那主要鐵道外債表 (1937.1現在)

鐵道名	借款名	契約年月	債權者	起債額	實收額	利率	未償還額	延滞額	整理額	償還條件	備考
北(京) 寧(山)	唐榆雙軌借款	1931.4	中英公司	£ 500,000		8	£ 113,666			1936.1ヨリ毎月£ 3,666—13—4宛5年間=償還	1936.1現在
京 漢	日清一千萬圓借款	1911.3	正金銀行	¥ 10,000,000	95	5			元 ¥ 9,340,000 利 23,760,000	延滞利子ハ1935.5ヨリ3年間=、元金ハ1938—52=支拂	1935.4整理
	京漢鐵路同收借款	1908.10	滙豐及滙理兩銀行	£ 5,000,000	94	5	£ 500,000				財政部負擔
道 清	河南鐵路借款	1905.7	福公公司	£ 800,000	90	5			£ 485,700	1936.7以降27年間=償還、利子ハ1936—38ハ最低2.5%、以後ハ5%	1936.5整理
	河南鐵路整理公債	1936.5	"						£ 49,570	元金皆済後支拂	
	車輛購買借款	1918.3	"	£ 126,838	90	7.5			£ 58,218	1936.7ヨリ毎年£ 4,852宛12年間=支拂、利子免除	1936.5整理
	清孟支線借款前渡金	1920.10	"	£ 87,300		7.5			£ 120,742	1936.7ヨリ毎年£ 10,063宛12年間=支拂、早利3%	1936.5整理
津 浦	津浦鐵路第一次借款	1908.1	華中銀行	£ 1,850,000	94.5	5			£ 1,156,250	1936ヨリ40年間=償還、利子ハ1936—38ハ2.5%、以後ハ5%	1936.2整理
	津浦鐵路第一次借款整理公債	1936.2	華中銀行	£ 3,150,000	93	5			£ 2,442,740		
	津浦鐵路第二次借款	1910.9	華中銀行	£ 1,110,000	94.5	5			£ 888,000	1941ヨリ20年間=支拂	"
	津浦鐵路追加借款	1912.7	德華銀行	£ 900,424		7			£ 1,662,780	1936ヨリ40年間=償還	"
	津浦鐵路第二次借款整理公債	1936.2	華中銀行						£ 900,000	3年間=10萬磅支拂後額ハ毎年約5萬磅償還	1937.4整理
隴 海	汴洛鐵路借款	1903.11 1907.4	白國銀公司	BF 25,000,000 16,000,000	90 95.5	5	BF 3,500,000	元 BF 23,500,000 利 7,050,000		30年間、10年間償還、20年次	未整理
	隴海鐵路借款	1912.9	"	£ 4,000,000	85	5			£ 4,000,000		1936.8整理
	隴海比荷借款	1920.5	"	BF 137,743,000	91—87	8			BF 137,743,000		"
	同上	1920.5	和蘭築港會社	Gld 30,750,000	91—87	8			Gld 30,750,000	1947以降35年間=償還、利子ハ1936.7ヨリ第一年目ハ1.5%、以後1942迄毎年0.5%宛遞増4%ヲ限度トス、延滞利子ハ免除	"
	隴海鐵路續借款	1924.8	白國銀公司	\$ 5,000,000	85	8			\$ 5,000,000		"
	隴海鐵路八厘借款	1925.2	"	F 21,250,000	94	8			F 21,250,000		"
膠 濟	膠濟鐵路國庫證券	1923.1	日本政府	¥ 40,000,000		6	¥ 40,000,000			15年間	
京(京) 綏(包)	東亞興業借款	1918.12 1921.4	東亞興業	¥ 3,000,000 3,000,000		9 10			¥ 5,200,000	1934.5以降毎月¥ 17,400宛24年間=償還	1934.5整理
	東亞興業借款整理公債	1934.5	"						¥ 5,200,000	元金皆済後支拂	
京(海) 滬(南)	滬寧鐵路借款	1903.7 1907.10	中英公司	£ 2,250,000 650,000	90 95.5	5	£ 2,784,000	元 812,000 利 208,800			元金ハ一回支拂ハレタルノミ、利子ハ1935.6以降未拂

線)・沙興(未成)・廣重(未成)・獨の濟順(未成)・高徐(未成)・佛の欽渝(未成)・白の隴海・同成(一部は現在の同浦線)等の諸線が主なるものである。

我國及米國の進出は歐洲大戰當時で、我國の活躍の範圍は日露戰爭後殆んど滿洲に限られてゐたが、之を北支に擴張して獨の高徐及濟順兩鐵道に對する利權を繼承し、米國は一千一百哩鐵道借款の下に敷設權を設定したが、これ等鐵道は民國革命後他國の得たる利權の大部分と共に、何等具體化せず、借款も未發行に終つた。

今茲に昭和十二年末に於ける各國の支那鐵道に有する借款額を擧ぐれば別表の如くであるが、これ等借款が總て鐵道建設の爲に使用せられたものでないことは、蓋ふべからざる事實で、其の金額は固より之を明らかにする能はざるも、上海—楓涇借款、同成・欽渝・高徐及濟順等に對する前渡金の殆んど全額は、當時の政府に依つて政費又は軍費に流用せられたことは疑問の餘地なき所である。

滬杭甬	上海滬甯鐵路借款	1914.2	中英公司	£	375,000	91	6		£	262,500	1935以降毎年£37,500宛1942迄=支拂	1935契約改訂
南	南甯鐵路借款	1912.7-1922.5	東亞興業	¥	10,000,000	95-96	6		¥	10,000,000	1934.5ヨリ毎月7萬元以上20年間=支拂、利率5%	1935.4整理
	南甯鐵路借款整理公債	1935.4	"						¥	8,000,000	元金皆済後支拂	
粵	湖廣鐵路借款	1911.5	滙豐、渣打、滙理、米國資本團	£	6,000,000	95	5		£	5,600,000	1937ヨリ5年間ハ利拂ノミ、1942ヨリ25年賦、利率ハ1937-38ハ2.5%、以後ハ5%	1937.4整理
	湖廣鐵路借款整理公債	1937.4	"						£	411,676	1942ヨリ20年間=支拂	"
廣	廣九鐵路借款	1907.3	中英公司	£	1,500,000	94	5		£	1,111,500	1937.6ヨリ50年間=支拂、利率ハ1937-56ハ2.5%以後5%	1936.8整理
	廣九鐵路借款整理公債	1936.8	"						£	127,823	元金皆済後支拂	
包	包寧鐵路材料購買借款	1922.10	白國營業公司	£	800,000		8		元 £ 800,000 元利 736,000			利子ハ1925ヨリ元金ハ全然未拂
浦	浦信鐵路借款前渡金	1913.11	華中公司	£	198,792 8,464		6 7		元 £ 207,256 元利 244,624			1924.10ヨリ未拂
		1916										
同	同成鐵路借款前渡金	1913.7	白國銀公司	£	770,217 5,798,518		6 6		£	588,480 4,334,887	1935.5ヨリ毎年20萬元宛25年間=支拂、利息ハ率ヲ2.5%=低減元金皆済後支拂	1935.5整理
寧	南京湖南鐵路借款前渡金	1914.3	中英公司	\$	3,745,456		7		\$	2,500,000 3,600,000	250萬元ハ1937.7ヨリ支拂開始、皆済後360萬元ノ支拂開始、利率ハ350萬元=對シ1%	1935.5整理
沙	沙興鐵路借款前渡金	1914.7	寶林公司	£	50,000		5		£	50,000		
欽	欽渝鐵路借款前渡金	1914.1	中法實業銀行	F	32,115,500		5		元 F 9,352,430 元利 3,506,839			
濟	濟順及高徐鐵路借款前渡金	1918.9	日本興業銀行	¥	20,000,000		8		¥	20,000,000		元金ハ全然未拂
株	株欽鐵路借款前渡金	1916.9	シームス・カレー	G \$	1,150,000		8		G \$	2,334,593		
滬杭甬	滬杭甬鐵路完成借款	1936.5	中英公司	£	1,100,000	88	6	£	1,100,000		25年間据居、20年賦	
浙	玉萍鐵路材料借款	1934.5	オットウオルフ	\$	8,000,000		7				6年間	
	南萍鐵路材料借款	1936.5	"	\$	10,000,000		7				6年間	
	浙贛鐵路更軌借款	1936.11	グイトコグイツ	\$	6,000,000		4				6年間	
成	成渝鐵路借款	1936.12	中佛工商銀行	\$	7,000,000 27,500,000		7 7				15年間 15年間	
	成渝鐵路材料借款	1936.12										
京	京贛鐵路材料借款	1936.12	滙豐銀行	£	450,000		6				15年間	
湘	湘黔鐵路材料借款	1936.11	ドイツ銀團	\$	30,000,000		6				10年間	
京	京漢鐵路黃河鐵橋修築借款	1936.11	"	\$	10,000,000		6				12年間	
廣	廣東省鐵路建設借款	1937.5	英	£	2,700,000		6				30年間	
冀	冀成鐵路材料借款	1937.1	白國銀公司	BF	450,000,000		6				7年間	

昭和七年度に於て、支那國有鐵道の有する内外債の總額は約十三億元に達し、外債其の内約十億元を占め、而も鐵道資産は八億元内外に過ぎざる状態となつたので、國民政府は之が整理に焦慮し、昭和九年京綏（現在の京包）鐵道日本關係借款を整理したが、昭和十年十二月には元中國銀行總經理張公權を鐵道部長に任じ、主要鐵道借款の殆んど全部を整理せしめた。其の整理條件は別表記載の如くであるが、日本關係のものを除き、延滞利子は五分の四切捨又は全額免除、元金は長期に亘る年賦償還とし利率を低減したもので、債權者は著しき不利を忍んだとも云ひ得るのである。これ即ち舊債を整理して支那鐵道の信用を恢復し、新なる投資を得て、滿洲國成立後の情勢に對應せんが爲に、從來閉却せられたる中南支に於ける新線建設を遂行せんとする國民政府の意圖と、日本の對支政策に猜疑の念を抱きたる英佛の、中南支に勢力を扶植せんとしたる要望とが合致せるものと見得る。

滬杭甬	上海滬甯鐵路借款	1914.2	中英公司	£
	南甯鐵路借款	1912.7-1922.5	東亞興業	¥
南	南甯鐵路借款整理公債	1935.4	"	
	湖廣鐵路借款	1911.5	滙豐、德華、滙理、米國資本團	£
粵	湖廣鐵路借款整理公債	1937.4	"	
	廣九鐵路借款	1907.3	中英公司	£
廣	廣九鐵路借款整理公債	1936.8	"	
	包寧鐵路材料購買借款	1922.10	白國營業公司	£
包	浦信鐵路借款前渡金	1913.11-1916	華中公司	£
浦	同成鐵路借款前渡金	1913.7	白國銀公司	£ F
同	寧湘鐵路借款前渡金	1914.3	中英公司	\$
寧	沙興鐵路借款前渡金	1914.7	寶林公司	£
沙	欽徐鐵路借款前渡金	1914.1	中法實業銀行	F
欽	濟順及高徐鐵路借款前渡金	1918.9	日本興業銀行	¥
濟高	株欽鐵路借款前渡金	1916.9	シームス・カレー	G \$
株	滬杭甬鐵路完成借款	1936.5	中英公司	£
滬	玉萍鐵路材料借款	1934.5	オットウオルフ	\$
	南萍鐵路材料借款	1936.5	"	\$
	浙贛鐵路更軌借款	1936.11	グイトコグイツ	\$
成	成渝鐵路借款	1936.12	中佛工商銀行	\$
	成渝鐵路材料借款	1936.12		
京	京贛鐵路材料借款	1936.13	滙豐銀行	£
湘	湘黔鐵路材料借款	1936.11	ドイツ銀團	\$
京	京漢鐵路黃河鐵橋修築借款	1936.11	"	\$
廣	廣東省鐵路建設借款	1937.5	英	£
贛	贛成鐵路材料借款	1937.1	白國銀公司	BF

昭和七年度に於て、支那國有鐵道の有する内外債の總額は約十三億元に達し、外債其の内約十億元を占め、而も鐵道資産は八億元内外に過ぎざる状態となつたので、國民政府は之が整理に焦慮し、昭和九年京綏（現在の京包）鐵道日本關係借款を整理したが、昭和十年十二月には元中國銀行總經理張公權を鐵道部長に任じ、主要鐵道借款の殆んど全部を整理せしめた。其の整理條件は別表記載の如くであるが、日本關係のものを除き、延滞利子は五分の四切捨又は全額免除、元金は長期に亘る年賦償還とし利率を低減したもので、債權者は著しき不利を忍んだとも云ひ得るのである。これ即ち舊債を整理して支那鐵道の信用を恢復し、新なる投資を得て、滿洲國成立後の情勢に對應せんが爲に、從來閑却せられたる中南支に於ける新線建設を遂行せんとする國民政府の意圖と、日本の對支政策に猜疑の念を抱きたる英佛の、中南支に勢力を扶植せんとしたる要望とが合致せるものと見得る。

4. 新鐵道網完成計畫

舊北京政府の鐵道網計畫は、茲に多く述ぶる價值はない。國民政府の鐵道網完成計畫に對し重要なる示唆を與へたものは、孫文の所謂十萬哩鐵道計畫で、全國に於ける路線を西北・西南・中央・東南・東北及高原の六大系統に分ち之が建設の必要を説いたものである。昭和四年一月初代鐵道部長孫科は、孫文計畫中より急を要する路線六千三百哩を選び、英露伊關係匪事件賠償返還金及關稅附加稅を財源として、六年間に之を建設せんと計畫したが、未だ關係國と交渉を開始するに至らずして已んだ。其の後鐵道部は建設資金を、主として英白關係匪事件賠償返還金に求め、隴海線の延長、粵漢線の完成に努め、又鐵道建設公債を發行し、省政府及民間に財的援助を與へ、浙贛及江南兩

線を建設せしめた。

斯くて新線建設の機運漸く熟せりの感あるに至つたが、この趨勢に於て企畫されたのは蔣介石の五個年鐵道建設計畫で、所謂經濟建設の主要なる部分を占むるものである。同計畫は、中南支及陝西甘肅の一部を東南・西南・西北に分ち三鐵道網を建設せんとしたもので、京滬（南京—貴溪）、粵漢（貴溪—梅縣）、廣梅（廣州—梅縣）、湘黔（株州—貴陽）、黔滇（貴陽—昆明）、川黔（重慶—貴陽）、成渝（成都、重慶）、湘桂（衡州—馬平）、南萍（南昌—萍鄉）、杭曹（杭州—曹娥口）、瓊崖（海南島環狀線）、浦信（烏衣—信陽）、鄂北（花園—老河口）、寶成（寶鷄—成都）、以上總延長八、一三九軒を毎年平均一、六二八軒宛、建設費約九億元を投じて完成すべく企圖したのである。

右建設資金を何れに求むるやは、計畫の成否を分つ重大なる問題であり、支那政府に斯る餘裕なきは固より言ふまでもなく、外資を輸入するの一途あるのみと見られてゐたが、前述せる支那側の外債整理策は關係國の甚大なる好感を得、且亦蔣政権を支持し優勢なる地歩を確保せんとする英國の政策は、對支投資の再興を誘致した。事變前支那に投下せられたる鐵道資金の主なるものは、英獨白佛のそれで、特に英國は昭和十年秋リース・ロスの渡支以來、幣制改革を極力援助し、尙進んで鐵道借款に應じ、他國が殆んど材料の供給を以て限りとなせるに、同國は獨り現金を貸與し、其の額は團匪事件賠償金返還の鐵道に使用せられたる額と合して、約一億九千萬元に達したのである。

今事變前に於ける外國借款を擧ぐるに、

種別	英	獨	佛	白	チエツコ	日
現金借款	六四、六〇〇 <small>千元</small>		一〇、〇〇〇 <small>千元</small>			

(10)

材料借款	七、六五〇	五八、〇〇〇	三九、〇〇〇	五〇、〇〇〇	六、〇〇〇	五〇〇
合計	七二、二五〇	五八、〇〇〇	四九、〇〇〇	五〇、〇〇〇	六、〇〇〇	五〇〇

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

次に多少觸れて置きたいのは、最近に於ける状況である。支那主要各地が皇軍の攻略する所となつた結果、蔣介石政権は最後の牙城と恃む西南及西北地域を確保し、同時に英國及蘇聯との新連絡路を開かんが爲に、前記計畫線中の寶成、湘黔、湘桂各線の完成に狂奔しつゝある傍、更に雲南と英領緬甸とを結ぶ滇緬鐵道及寶鷄と蘭州とを結ぶ緑の建設に従事しつゝありと傳へられてゐる。

(11)

二、公路

1. 公路の現状

公路とは事實上に於て自動車路を意味し、この名稱が正式に使用せらるゝに至つたのは國民政府成立以來である。

支那に於ける従来の道路は、之を官馬大路・官路・北京官路等と稱し、北京を中心として各省に達するものを云ひ、其の總延長約三千千米に及んだ。其の外各省城と地方主要都市とを結ぶ交通路あり、之を大路と呼んだ。現在其の或る路線には鐵道開通し、或るものは改修せられて公路となつてをり、殘存するものは荒廢せりとは云へ、舊式交通機關の重要な交通路たるの地位を失つてゐないのである。

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

昭和三年國民政府交通部は全國公路建設計畫を樹て、國道幹線を経線四本、緯線三本に分ち、蘭州を中心として總延長四萬一千五百餘千米の路線を、十年間を期し完成せんと企畫したが、同年十月鐵道部創設せらるゝに及び、道路行政は同部に移管され、翌四年南京を中心とする十二大幹線建設計畫が公表されたが、未だ實行の機に至らなかつた。

昭和六年六月國民政府は、國際情勢の緊迫及國內統一の必要に對應せんが爲に、經濟建設の促進、人民生計の改善、全國財政の調整を行ふことを目的とし、全國經濟委員會を設置したが、同委員會の主力を傾倒したのは聯絡公路の建設及それに關聯ある各種事業で、昭和七年五月關係三省を督勵し資金を貸與して江蘇・浙江・安徽三省聯絡公路の建設を開始してより以來その事業は著しき進展を示し、各省の公路建設事業又これに刺戟されて興つた。全國經濟委員會公路處の發表に據れば、昭和十一年末現在の公路延長千米は左の如くである。

全公路延長料表

省別	總延長千米	通車			起工路線	未起工路線
		鋪裝路	土路	合計		
江蘇	八、二〇九	一、八一	三、五〇九	五、三二〇	二、三三〇	五三九
浙江	四、六八一	二、三〇八	—	三、三〇八	三五二	一、〇二一
安徽	七、〇一九	一、一八二	四、一九七	五、三七八	一六三	一、四七七
江西	九、八九五	四、五五〇	一、六六〇	六、二一〇	一、四五六	二、二二九
湖北	五、八三三	九九九	三、四三九	四、四三八	三二七	一、〇六八
湖南	八、一四二	二、五七四	三、八〇	二、九五四	一一〇	五、〇七八
四川	五、八七七	一、六〇六	二、九三一	四、五三七	二四八	一、〇九二
西康	二、一一六	—	七六〇	七六〇	—	一、三五六
福建	六、八三五	一、四五三	二、三六七	三、八二〇	一、〇一六	一、九九九
廣東	一七、五八七	九五八	一〇、三三〇	一一、二八八	一四四	六、一五五
廣西	五、三三六	二、九一五	一、二一〇	四、一二五	四九八	七一三
貴州	五、七八四	一、七八〇	—	一、七八〇	一、三一〇	二、六九四
雲南	五、六三四	三五〇	一、九五三	二、三〇三	一、二一七	二、一一四

河	北	三、九三五	二六	三、一三五	三、一六一	一九一	五八三
山	東	七、八〇〇	五二	六、四八一	六、五三三	—	一、二六七
山	西	三、八五四	—	二、七〇三	二、七〇三	—	一、一五一
河	南	七、三六四	二九四	五、四七九	五、七七三	八四〇	七五一
陝	西	四、二九八	三九六	二、三七二	二、七六八	四七〇	一、〇六〇
甘	肅	七、〇九四	五	三、一三五	三、一四〇	一、六〇九	二、三四五
青	海	四、六八五	—	一、四八二	一、四八二	二〇七	二、九九六
察	哈爾	三、七九八	—	二、五八一	二、五八一	九三七	二八〇
綏	遠	四、二八二	—	三、二〇八	三、二〇八	七〇四	三七〇
寧	夏	二、五三三	—	二、五三三	二、五三三	—	—
蒙	古	五、〇三二	—	三、七七九	三、七七九	—	一、二五三
新	疆	三、九二九	—	三、九二九	三、九二九	—	—
西	藏	四、七九八	—	一、〇五〇	一、〇五〇	—	三、七四八
總	計	一五六、三五〇	二四、二五九	七四、六〇三	九八、八六二	一四、一四九	四三、三三九

右公路の中、經濟委員會が省政府と協力して建設せる聯絡公路は、江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・湖南・河南・福建の八省及西北に及び、昭和七年五月以前に於て舗裝路二、五五八杆、土路五、九三六杆、計八、四九四杆であつ

たのが、同年末には舗裝路二、七四〇杆、土路六、七二六杆、計九、四六六杆、昭和八年末には舗裝路四、五四一杆、土路七、二五六杆、計一一、七九七杆、昭和九年末には舗裝路八、三七九杆、土路九、六九二杆、計一八、〇七一杆となり、昭和十年末には舗裝路一〇、二二九杆、土路一〇、六三五杆、計二〇、八六四杆にまで増加した。

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

京	滬	南京—上海	三二七杆	京	陝	南京—陝西省境	七二二
京	滬	南京—福州	一、二五六	海	鄭	海州—鄆州	六四九
滬	桂	上海—廣西省境	一、五六二	合	計		一一、二四〇
京	魯	南京—山東省境	四二五	西北二大幹線			
京	黔	南京—貴州省境	一、八八〇	西	蘭	西安—蘭州	七五〇
歸	祁	歸德—祁門	七二六	西	漢	西安—漢中	四〇三
京	川	南京—四川省境	一、四一一	合	計		一、一五三
汴	粵	開封—廣東省境	一、六二四				

次に看過すべからざるは行營建設公路で、剿匪區域に於ける公路は、軍事委員會各行營及各剿匪司令部に於て企畫

し、國民政府行政及財政兩部が之に參與し、行營第五處施工のことと定められてゐるが、軍事上公路の必要緊急を要したので、行營部内に公路處を特設して軍用路の建設に従事せしめた。昭和九年より同十一年末に至る三年間に建設又は工事中の公路は左の如く、二〇、三〇二軒に達する。

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

右各公路の施工状態を見るに、代表的なものは聯絡公路で、浙江・湖南兩省の施設比較的完備し、江蘇・江西之に次ぐのであるが、舗装路と雖も脆弱で破壊し易く、概してバラスを使用し、骸炭・貝殻・砂礫を用ひてゐるものもある。路幅は三米乃至九米、橋梁は湖南及浙江の大部分がコンクリート又は石橋である外は、臨時的木橋多く荷重五噸乃至一二噸である。建設費は正確ではないが、一軒當り最高二〇、八六〇元、最低一、四〇〇元、平均五、八〇〇元と言はれてゐる。

2. 公路建設資金

事變前支那各省に於て行はれてゐた公路建設資金調達法を大別すると、(一)田賦又は鹽稅及其他に對する附加稅、(二)建設捐(募集又は割當)、(三)築路公債の發行、(四)銀行又は自動車會社よりの借款、(五)公路獨占使用權特許を條件とする投資、(六)路線通過各縣に對する割當、(七)自動車營業益金、(八)車輛營業許可稅、(九)全國經濟委員會貸付金等である。右の内、附加稅及築路公債に依る場合最も多く、これ等は支那大衆にとつて過重なる負擔となつてゐるのである。全國經濟委員會の貸付金は、主として同委員會主管下の所謂督造區域に於ける、公路建設費に對し補助されたもので、建設費總額の四〇%を超ゆるを得ざるものとなつてゐた。右貸付金は左の如く、昭和十一年六月現在に於て一〇、六四九、〇三二元の巨額に達したが、同資金の源泉は航空公路獎券益金の半額以外は、鐵道建設公債の一部を融通したと傳へられてゐるが、確實な所は不明である。尙行營監督下の剿匪區域に於ける公路の建設費は、主として軍事費より支出された。

全國經濟委員會貸付公路建設基金表 (單位元)

省別	昭和七年	昭和八年	昭和九年	昭和十年	昭和十一年六月	合計
江蘇	三三、〇〇〇	一〇八、一四五	五五、二八八	一四、〇〇〇	一、三三〇、〇〇〇	一、五三〇、〇〇〇
浙江	一四〇、〇〇〇	五一〇、〇〇〇	一、三三三、二四	—	一、〇一一、八四	一、九八五、〇〇〇
安徽	三三〇、〇〇〇	四三〇、〇〇〇	六四三、三三	—	四〇、〇〇〇	一、四〇六、〇〇〇
江西	四〇〇、〇〇〇	三三〇、〇〇〇	七、三三〇	—	四〇、〇〇〇	一、一〇〇、〇〇〇

省別	乗用車	バス	トラック	其他	合計
湖 北	六〇,〇〇〇	—	—	—	六〇,〇〇〇
湖 南	—	—	—	—	—
河 南	—	—	—	—	—
福 建	—	—	—	—	—
陝 西	—	—	—	—	—
甘 肅	—	—	—	—	—
青 海	—	—	—	—	—
四 川	—	—	—	—	—
貴 州	—	—	—	—	—
前南路軍總部	—	—	—	—	—
總 計	八三,八〇〇	一,四〇,二二五	五,五五五,一〇一	一,五九八,一五	一,九八八,〇〇〇

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

3, 自 動 車

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

昭和十一年四月現在に於て、支那各省及各主要都市に於ける自動車数は左の如くで、總計三七、七六七輛の中、二四、四二四輛は各都市に依つて占められてゐる。

支那に於ける自動車分布状態

省別	乗用車	バス	トラック	其他	合計
江 蘇	六〇	一五	一	—	八六
浙 江	三〇	五〇	一〇	—	九〇
安 徽	一〇	—	—	—	一〇
江 西	—	—	—	—	—
湖 北	—	—	—	—	—
湖 南	—	—	—	—	—
河 南	—	—	—	—	—
福 建	—	—	—	—	—
陝 西	—	—	—	—	—
廣 東	—	—	—	—	—
廣 西	—	—	—	—	—
雲 南	—	—	—	—	—
貴 州	—	—	—	—	—
四 川	—	—	—	—	—
山 東	—	—	—	—	—
河 北	—	—	—	—	—
山 西	—	—	—	—	—
甘 肅	—	—	—	—	—
總 計	—	—	—	—	—

寧夏	六	七	元	四	北京	一、四四	一〇元	一、五	一、七九
綏遠	一	六	五	三	天津	三三	一〇元	六	三
察哈爾	三	五	二	一〇	廣東	一、四〇	一〇〇	四〇	一、九
青海	三	二	四	九	青島	八九	一七	三	一、三
新疆	二	二	四	九	蒙古	一〇〇	五〇	一	一、〇
南京	一、四八〇	一、九	四八	二、〇八五	總計	三、三六	六、九四	七、三七	一、八六元
上海	二、八八二	四、四	三、五三	八、六					

右自動車輛數の中、各省公路に於て使用せられてゐた車輛は一三、〇〇〇輛内外と推定せられ、全國通車公路九〇、〇〇〇軒として約七軒に對し一輛の割合となり、公路使用率は極めて低率である。

支那は現在に於て自動車及附屬品燃料等を外國より輸入しなければならぬと云ふ状態にある。自動車が初めて支那に輸入されたのは明治三十五年で、輛數僅か二臺であつたが、大正十三年には金額七百五十餘萬兩に達し、最近公路建設事業の進展に伴ひ著増したことは、左表の示す如くである。

トラック及びバス輸入數 (海關金單位)

國別	昭和八年	昭和九年	昭和十年	昭和十一年
米	輛數 一、六八	輛數 三、五三	輛數 二、五〇	輛數 三、〇一
	金額 一、三〇、三〇三	金額 三、五〇、〇〇一	金額 二、一〇、一〇九	金額 三、〇一、一四三

國別	昭和八年	昭和九年	昭和十年	昭和十一年
獨逸	輛數 三三	輛數 一九	輛數 一四	輛數 二〇
	金額 八六、三三	金額 五、三九	金額 三、八七	金額 七、八五
英國	輛數 一四	輛數 二〇	輛數 三〇	輛數 四
	金額 三〇、四	金額 一五、八七	金額 二九、五元	金額 七、〇元
其他	輛數 七	輛數 五	輛數 四	輛數 三
	金額 一四、七三	金額 三、三	金額 四、七三	金額 五、〇元
純輸入	輛數 二、〇四	輛數 三、七五	輛數 二、九一	輛數 三、三〇
	金額 二、四四、四九	金額 三、六四、四三	金額 二、八三、一六	金額 三、一五、一八
元換算	四、七六、四三	七、三九、四三	五、三〇、三三	七、一〇、四〇

乗用車輸入數

國別	昭和八年	昭和九年	昭和十年	昭和十一年
米	輛數 一、五三	輛數 三、〇四	輛數 三、九〇	輛數 一、四四
	金額 二、〇〇、七九	金額 三、九〇、六一	金額 二、四八、七九	金額 一、四九、三三
獨逸	輛數 九〇	輛數 七	輛數 一八	輛數 一五
	金額 一、七九、五三	金額 一、八八、八七	金額 二、五二、七四	金額 二、七二、六
英國	輛數 六	輛數 三〇	輛數 三九	輛數 一七〇
	金額 八四、〇八	金額 三三、五三	金額 三八、三六	金額 一四、七六
其他	輛數 三	輛數 一	輛數 二	輛數 一
	金額 三、八〇三	金額 一、九	金額 二、〇、五六	金額 一、三、五三
純輸入	輛數 二、八八	輛數 三、五六	輛數 二、八五	輛數 一、九八
	金額 三、五八、三三	金額 三、四八、三三	金額 二、九八、三三	金額 一、九八、三三
元換算	六、八七、七一	七、五〇、七七	五、五三、三六	四、五〇、三六

次にガソリンの輸入状態を見るに左の如くである。

ガソリン輸入量 (海關金單位)

國別	昭和八年		昭和九年		昭和十年		昭和十一年	
	量(立)	金額	量(立)	金額	量(立)	金額	量(立)	金額
ボルネオ	二九、四八	三、四三	七、五七	八九七	一、六五、八五	一〇、四四	三、三〇、四九	一八八〇、四四
日本	一、七二	一、八九	二、〇五	六九〇元	五、八〇	七、五〇	九、六五	
ニューギニア	—	—	三、二五、九〇	一、〇、五八	三、七五、七九	三、二〇	—	
蘭印	五、八五、四四	四、六元、六五	九、〇八、九四	五、八五、〇三	三、八五、七三	五、三七、四三	一三、六〇、一〇	六、五〇、〇八
米國	八、八〇、二六	五、七七、七〇	四、八五、三三	三、四三、〇四	五、一七、〇〇	四、五〇、〇元	五、三〇、〇四	三、二五、七〇
ソ聯太平洋岸	—	—	—	—	—	—	—	—
ソ聯黒海	五、七、四三	五、九、〇三	六、六、二三	三、六、四六	三、〇、一七	八、八、七六	—	—
其他	三、四三	三、七六	五、四四	五、九三	六、七、八六	六、一、一八	三、一、〇七	二、九、五
總計	一七〇、五四、〇七	一〇、九三、六三	一五〇、三三、五八	九、八五、〇三	一、一六、一八	一〇、三三、九四	一七、一七、七三	一〇、〇四、八四
純輸入	一八、四四、四三	一〇、七七、七三	一五、一〇、三〇	九、八元、四三	一、一八、四三	一〇、三三、一四	一七、一、七九	一〇、〇四、七三
元換算	三、三三、三三	—	一九、三二、四三	—	一九、八四、四三	—	三、七〇、〇四	—

前二表に依つて支那に於ける公路の發展は、外國の自動車製作社及石油會社の利益と重大なる關聯を持つことを知り得るであらう。支那に於ける自動車は主として米國、獨逸、英國より輸入されるが、その中絶對的輔數を占むるのは米國であり、ガソリンはボルネオ、ニューギニア、蘭領印度より輸入するアジア石油系が約六〇%、米國より輸

入するスタンダード及テキサス系が約三〇%を占めてゐる。茲に看過すべからざるは、この間に伍して活躍してゐた中央信託局の存在で、同局は昭和十年十一月國民政府の命に依り、中央銀行の外局として創設せられた資本一千萬元の政府及公共機關に代つて、信託並に物品の購買に當るを主たる業務とする一機關であつたが、同局の業務中最も注目すべきは建設材料の直輸入で、自動車及ガソリンがその中に含まれてゐることは勿論である。更に亦重要なのは、昭和十二年同局は支那に於ける貯油權を掌握し、全國公路に於ける自動車及商業航空機に對し給油權を得たことで、此の一事は公路運輸營業に對し尠少なからざる影響を及ぼしたと言はれてゐる。

4. 營業狀況

公路運輸營業は、西北二大幹線が全國經濟委員會に依つて國營として行はれてゐた以外は、湖南・江西・河南三省は大體に於て省營、其他各省は省營民營相半してゐるが、趨勢は漸次省營へ赴きつゝあつたのである。

公路運輸營業の内容は、鐵道と同じく旅客及貨物輸送に大別し得るが、全國を通じ貨物輸送は殆ど見るべきものなく、旅客収入が約九〇%を占め、貨物収入は一〇%又はそれ以下であつた。これ即ち自動車運賃が高率であつて、一般大衆の利用を困難ならしむることに起因したもので、貨物は中南支に於ては低廉なる水運に奪はれ、北支に於ては鐵道又は他の運輸機關に吸収せられた。旅客は壓倒的率を占めたとは云へ、それは鐵道又は他の交通機關さへも缺く地域に於て、並に鐵道と水路との聯絡機關として役立つ場合に於て、比較的餘裕ある階級に利用されてゐるに過ぎない。大體に於て支那の公路運輸營業は、未だ營業としては極めて初期時代に在るものと見て大過なく、従つて利益を舉



げ得てゐたのは人口稠密で、而も比較的富裕なる江蘇及浙江二省に於てのみ、其の他各省に於ては收支辛うじて相償ふか又は缺損であつた。

公路運輸營業不振の致命的な原因は自動車運賃の高價なることで、今試みに江蘇・浙江・江西三省に於ける百斤當りバス運轉費を見るに、各種運轉消耗品金額中、江蘇に於ては合計九・八〇元の中ガソリン五・九三元で六〇・五％を占め、浙江に於ては合計一八・四八元中一〇・八五元で五八・七％を占め、江西に於ては合計一二・二五元中六・一三元で五〇・〇四％を占めてゐる。従つてガソリンに付いて適當な對策が講ぜられぬ限り、運賃低下の望みはないと見なければならぬ。

然るに支那に於ては將來は知らず、最近までガソリンの産出は絶無であり、信託局も採算を無視してまで、この新興交通機關を庇護する程恩惠的ではなかつた。依つて自動車運輸費低下策は他の方面より研究が進められた。即ち石炭、木炭、瓦斯、桐油、落花生油、綿實油等を燃料とする自動車の製作で、事變前に於て木炭自動車は既に試驗時代を経過し、江西省の如き普通車を木炭車に改造せるもの百輛以上に達してゐたと云はれてゐる。

(24)

二、航 空

1. 航空界の現状

航空事業に關する支那政府の施設は、明治四十三年清朝政府參謀部が、北京郊外湖里堤に航空傳習所を設けたのに

始るのであるが、これは前年佛國人バロンが上海に於て試驗飛行を行つたのに刺戟されて開設したもので、特に擧ぐべき何等の業績もない。次で大正二年第三師長曹錕は南苑に航空學校を設け、飛行機十二臺を佛國より購入し、佛國人教官指導の下に實習を行はしめたが、間もなく飛行機は破損して用をなさざるに至り、大正八年十一月陸軍部は英國ヅキッカース商會と一百八十萬磅の飛行機購入借款を締結し、飛行機百五十臺を購入せんとしたが、借款の過半は軍費に流用せられ、購入機も技術未熟と施設不完全とに依り、年餘ならずして廢物と化した。

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

國民政府成立後他の經濟建設と共に、商業航空事業も亦速に活氣を呈するに至つた。昭和四年四月國民政府は中國航空公司を創設し、龐大なる航空路開拓計畫を樹てたが、次いでカーチス系の米國「アヴィエション・エイズプロレシジョン」會社と航空郵便輸送契約、飛行學校及機器工場設立契約を結び、米國會社に上海―漢口、南京―北京、漢口―廣東の三航空路に對する排他的獨占權を附與し、航空材料及技術は米國側に於て、諸施設は中國公司側に於て夫々受持つものと定めた。

(25)

右中國航空公司は鐵道部長孫科を理事長とし、資本一千萬元は之を國庫より支出する豫定であつたが、固より斯る餘裕ある筈なく、一方交通部は別に米國ステイムソン・ロイド會社と上海―南京間航空郵便輸送契約を結び、中國航空公司に先ち業務を開始した。茲に於て政府内に於ける不統一は暴露せられ、世論の批難を招くに至つたので、翌五年七月政府は前契約を破棄し、改めてチャイナ・エアウェイ會社と航空契約を結び、中國航空公司を米支合辦組織に

改め、資本引受額は支那側五.五%米國側四.五%と定め、定期航空を開始した。

斯くの如くにして支那に於ける商業航空事業は米支合辦に依つて創設せられたが、昭和五年九月國民政府は更に獨逸ルフト・ハンザ會社と提携して歐亞航空公司を創立し、昭和九年に至り初めて支那資本に依る西南航空公司の設立を見、昭和十一年十月には日支合辦の惠通航空公司が出現した。事變前に於ける各公司經營の航空路の延長は、中國航空公司五、一二六号、歐亞航空公司六、七六〇号、西南航空公司二、五〇〇号、惠通航空公司一、五三五号であつた。以上の如く航空事業開發の爲、支那は何等躊躇することなくして外國の資本と技術を輸入した。表面に現れたる範圍に於て、支那航空事業に投下せられたる資本は、米國四百五十萬元、獨逸三百萬元、合計七百五十萬元及日本資本若干に過ぎないが、左の最近四年間に於ける飛行機及其の附屬品(軍用機を含まず)の輸入數額は支那航空界に於ける列國の分野の一端を示すに役立つであらう。

飛行機及附屬品輸入數額 (海關金單位)

種別	昭和八年		昭和九年		昭和十年		昭和十一年	
	臺數	金額	臺數	金額	臺數	金額	臺數	金額
陸上機	一三三	五、〇七六、五八八	七八	三、三〇八、八五五	一三	五〇八、七六三	三	一七二、七二三
水上機	—	—	—	—	二	一八四、一六二	—	—

其他	—	—	—	七五、六九一	—	二八、〇〇〇	—	—
發動機	一一	一〇七、七四五	一五	九七、九七三	一〇	五六、五五七	四	四七、二七四
附屬品	—	八九六、三一五	—	九七三、〇五八	—	二五〇、六一三	—	二〇八、四二〇
合計	—	六、〇八〇、六四八	—	四、四五五、五七七	—	一、〇二八、〇九五	—	四二八、四一七

各國別飛行機及附屬品輸入數額 (海關金單位)

國別	昭和八年	昭和九年	昭和十年	昭和十一年
佛國	三六、七六九	七五六、一三八	一〇〇	—
獨逸	四一四、八九五	六四、七五五	二〇六、〇四〇	二一六、七三八
英國	二一七、五五三	三七六、〇〇七	一四四、〇八五	二、〇九四
伊太利	八一六、九五六	二四一、七七四	—	—
米國	四、五九四、五四四	三、一九三、〇〇八	六八二、四二六	二二八、〇二三
其他	四四、六八四	一、四五〇	七、五七〇	—
合計	六、一二五、四〇一	四、六三三、一三二	一、〇四〇、二二一	四四六、八五五
再輸出	四四、七五三	一七七、五五五	一一、二二六	一八、四三八
純輸入	六、〇八〇、六四八	四、四五五、五七七	一、〇二八、〇九五	四二八、四一七

飛行機及附属品の輸入数額に於て、公路建設所要材料及經營材料のそれと同じく、米國が首位を占めつゝあるは注目すべきで、同國がこれ等部門に如何に力を注ぎつゝあるかを知らしめ得るであらう。

2. 各航空会社の状況

一、中國航空公司 米支合辦會社で昭和四年創設、昭和五年七月改組、資本一千萬元を支那側五百五十萬元、米國側四百五十萬元負擔、公司董事會定員十名中交通部六名、米國側四名を任命、董事長は交通部より副董事長は中國人一名、米國人一名選任のことと定めた。米國側代表は初め「アヴェイション・エクスプロレイション」會社であつたが、昭和五年の新契約に於てはチャイナ・エアウェイ會社となり、其の後權利義務は汎太平洋航空會社に移つた。事變前公司の經營せる定期航空路は左の如くで、使用機はダグラスDC二、及DC三、ダグラス・ドルフィン、フォード、スタンソン、シコルスキー、フヤアチャイルド、ローニング、コンソリデイトッド・コモドア等であつた

線名	區間	飛行回數	開航年月
滬蓉線	滬漢段 上海—漢口	八三一	昭和四年十月
	漢渝段 漢口—重慶	八二一	昭和六年十月
	渝蓉段 重慶—成都	三二三	昭和八年十一月
滬平線	上海—北京	一、二八八	昭和八年一月
滬粵線	上海—廣州	一、八二二	昭和八年十月

次に昭和四年より昭和十一年に至る創業以來最近までの運輸成績を擧げよう。

年 度	飛行總距離	旅客飛行杆	旅客員數	輸送郵便物量
昭和四年	九三、一六七	一〇六、八七五	三五四	三、九三二
昭和五年	五三一、一九六	一、〇二七、九〇二	一、六五四	一七、八九三
昭和六年	七一六、二〇一	九七六、八三一	二、二九六	三四、四二八
昭和七年	六九三、八四二	一、二四七、二六五	三、一五三	五〇、八五一
昭和八年	一、〇二四、九六三	一、四五二、三八四	三、一三八	四九、二四六
昭和九年	一、四三五、四六〇	二、五五三、二八三	五、二二四	五八、〇五二
昭和十年	一、九五五、八〇一	五、八五七、一〇三	一〇、四〇四	六四、五二七
昭和十一年	二、四六六、四七七	一、二〇〇六、九四四	一八、五六七	七〇、八〇六

二、歐亞航空公司 昭和五年九月創立、國民政府交通部と獨逸ルフト・ハンザ會社との合辦組織で、昭和五年二月締結の歐亞航空郵便送契約に依り、資本三百萬元を支那側三分ノ二、獨逸側三分ノ一を引受けたが、獨逸側は大部分飛行機及附属品に依る現物出資である。公司理事定員九名中支那側六名、獨逸側三名を選任、契約締結の日より向ふ三年間獨逸側は航空路の經營に當ることと定めた。尙公司是昭和八年五百萬元に増資し、昭和十年更に七百五十萬元に、又その後九百萬元に増資した。

公司創立の目的は歐亞航空路の開拓にあり、(一)上海—南京—天津—北京—滿洲里、(二)上海—南京—天津—北京

—庫倫、(三)上海—南京—甘肅—新疆の三線を通じ、蘇聯を経て歐洲と結ぶ航空路を計畫し、其の一部を開航したが、滿洲事變及その他の原因に依り繼續困難に陥り、遂に當初の計畫を改めた。事變前に於ける公司經營の航空路は左の如くで、使用機はユンカースJu五二、同W三三、同W三四、ユンカースF一三等である。

線名	區間	機材	開航年月	飛行回数
平粵線	平 鄭 段	北京—鄭州	昭和九年五月	一週二往復
蘭包線	蘭州—包頭		昭和九年十一月	"
陝滇線	陝 蓉 段	西安—成都	昭和十年九月	"
	蓉 昆 段	成都—昆明	昭和十一年四月	"
滬新線	滬 蘭 段	上海—蘭州	昭和八年十月	"

創業以來最近に至る公司の運輸成績を左に挙げよう。

年 度	飛行總距離	旅客飛行杆	旅客員數	輸送郵便物量
昭和七年	二五三、六〇三	三二五、八四〇	五八九	一、七五〇
昭和八年	四二二、六〇五	七七一、五二〇	八一〇	三、六一〇
昭和九年	六〇三、二八二	九四五、二九〇	一、四七六	六、四六一
昭和十年	七四四、七三五	一、六九二、三四六	二、九五二	一〇、三八二
昭和十一年	九一一、三一五	三、一二三、〇六三	五、一一五	二六、九六一

三、西南航空公司 昭和八年九月創立、資本三十萬元を廣東・廣西兩省政府に於て三〇%、民間に於て七〇%を負担したが、一九三六年夏西南事件解決後中央の所屬に歸した。公司是英國より飛行機を購入し、廣州—龍州、南寧—貴陽、貴陽—昆明、廣州—北海、廣州—福州等の五線を經營する豫定であつたが、廣州—龍州六四三杆に於て、一日一往復、廣州—南寧八七五杆に於て一週二往復の定期航空を開始したに過ぎなかつた。

昭和十一年七月公司是廣州—龍州線を佛領河内にまで延長したが、右は昭和十年秋の佛支航空契約に依り、中國航空公司の滬粵線を延長し、河内に於てエール・フランス航空會社の巴里—河内線と連絡する豫定であつたが、西南側に異議ありたる結果、西南公司に於て之を行ふこととなつたのである。公司の使用機はステインソン及ブス・モスで運輸成績は公表しない。

四、惠通航空公司 昭和十一年十一月創立、資本四百五十萬元で、滿洲航空株式會社、冀察政權關係者が出資してゐた。公司经营の航空路は、天津を中心として北京、承德、張家口、張北及大連に至るもの、北京を中心として天津、山海關、錦州に至るもの等であつたが、事變後皇軍占據區域の擴大に伴ひ、その經營線は著しく擴張せられた。

その後中國三政權(中華民國臨時、維新兩政府、蒙疆聯合委員會)及日本側(大日本航空株式會社、惠通航空公司)の合作による日華合辦會社たる中華航空株式會社が昭和十三年十二月十七日設立され、大陸空の交通路は今後この會社の手によつて運營される事になつた。同社の資本金は六百萬圓で臨時、維新、蒙疆三政府及大日本航空が共同出資し、航空路は北京—上海、上海—漢口、上海—廣東、北京—大連、北京—大同線である。この會社の設立により惠通



航空会社は自然解消し、その事業は新航空会社に吸収された。

支那に於ける各航空会社の概況は以上の如くであるが、事變の進展に伴ひ惠通公司經營線の擴張及びその發展としての中華航空株式會社の誕生により中國、歐亞兩公司の活躍の範圍は一方に於て狭くなつたが、他方西南及西北の重要都市を中心にして、國外に延びる線路の計畫が頻々として傳へられることは注目すべきである。

四、水 運

1. 支 那 の 商 港

支那の商港の多くは河川口に於て發達した。これ即ち支那の海岸線は屈曲少くして良好なる海港を得難きこと、北支の一部の稍々事情を異にするを除けば、支那の商業が主として水路に依つて發達したことに基くものである。最近鐵道及公路の發達見るべきものあるとは云へ、面積の大なるに比し十分なりとは云ひ難く、従つて現在に於ても尙背後に廣大なる河川の流域を有せざる商港は、殆んど問題とするに足らざる状態である。茲に條約に依つて開放せられたる諸港の大勢を昭和十一年度支那海關統計所載出入船舶噸數に依つて見るに、海港としては青島七、五三六、二〇六噸、總數の五・二%を占むるを除けば、厦門の四、九九〇、八一二噸、三・四四%、芝罘の四、二四一、二九二噸、二・九二%、九龍の一、七五七、二四五噸、一・二一%を擧げ得るに過ぎず、其の他は孰れも二流乃至三流の貿易港と云はねばならない。之に反し河港は壓倒的勢力を占め、天津の五、一六五、二四七噸、三・五六%、上海の三一、八一〇、二

(32)

五九噸、二一・九四%、漢口の八、一一〇、四四九噸、五・五九%、南京の一〇、八八九、四三六噸、七・五一%、廣東の八、三三八、九七二噸、五・七五%の如きは其の尤たるもので、就中上海は貨物輸出入額に於ても全國總額の五割以上を占めてゐるのである。

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

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

(33)

2. 水 運 の 現 狀

支那人經營の最初の船舶會社は、昭和五年に創立された輪船招商局で、當時既に英人經營の香港廣東澳門汽船會社、

支那航業會社・印度支那航業會社等あり、招商局はこれ等外國船舶會社に對抗し、勢力の瀾漫を阻止せんが爲に、李鴻章等に依つて企業されたもので、唐胥鐵道は實に同局汽船及海軍へ燃料を供給する必要上敷設されたのである。

爾來約三十年間支那水運業は招商局に依つて代表され、日露戰爭後利權回收熱の産物として大達・政記・甯紹・肇興等が相次いで設立されたが、歐洲大戰に依つて外國船舶の支那引上げに刺戟されて、三北・鴻安の有力會社及無數の小會社が創立され、最近に於て總噸數一千噸以上を有する支那船舶會社は一一六社を算するが、資本額百萬元を超越するものは、招商局以下七社に過ぎない。

招商局の歴史は、同局汽船は嘗て日本及米國並南洋へ航路を開いたことを誌してゐるが、現在に於ては支那船舶の定期航路は沿岸及内河の範圍に止る。左に元治元年以降昭和十一年に至る支那各港出入船舶各圖別噸數を示さう。

支那各港出入船舶噸數 (單位千噸)

年 度	日本	英國	米國	獨逸	佛國	和蘭	諸威	伊太利	其他	支那	合計
元治元年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
明治三年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
明治四年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
明治八年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
明治九年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大正四年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大正九年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
昭和七年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
同 八年	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

同 九年 二〇、一三三 五、八六七 五、四〇七 二、四三三 一、五六一 二、五七〇 四、四七五 七、五 三、一四七 四、一五二 一、四〇、四七四

同 十年 三、三九二 六、〇三三 四、七六六 二、三三〇 一、五三六 二、四四一 四、五五五 八、〇九 三、〇〇九 四、九三三 一、四、九六九

同 十一年 二、四九四 五、七四六 四、四四七 二、六四四 一、五九六 三、五五一 四、五五八 五、九 七、〇〇九 五、三三三 一、四、〇一九

支那水運界の大勢は右表の示すが如く、過去現在を通じ英國が覇を唱へてはゐるが、歐洲大戰當時には、從來全出入噸數に對する比率最高六四%を占めてゐたのが三九%内外に下降し、之に反し日本は從來の一%乃至四%より二八%まで飛躍し、支那も亦從來の二〇%内外より二七%まで増進した。滿洲事變後趨勢は再び變化し、日本は排日の影響を受けて一五%乃至一七%まで降り、英國は大戰前の地位を恢復し、支那は三〇%まで増進した。

以上の如く最近支那水運業の地位は稍々向上したとは云へ、大勢は依然外國船舶の恣なる活躍を許してゐる状態に在る。

次に昭和十一年末に於ける支那主要船舶會社を擧ぐれば左の如くである。

會社名	本社所在地	設立年	資 本(元)	所有隻數	噸 數
招商局	上海	明治五年	一一、七四八、二五一	二八	五〇、七五〇
甯紹公司	上海	明治四十一年	一、五〇〇、〇〇〇	三	八、一七〇
肇興公司	上海	明治四十二年	一、五〇〇、〇〇〇	八	九、九五〇
三北公司	上海	大正三年	二、〇〇〇、〇〇〇	一八	三四、八七二
鴻安公司	上海	大正四年	一、〇〇〇、〇〇〇	一四	一〇、九一八

政記公司	芝罘	大正九年	二、五〇〇、〇〇〇	二五	三三、一〇三
民生公司	重慶	大正十四年	一、〇六二、五〇〇	二四	六、五四二

即ち最も歴史古く且つ最も有力なのは招商局で、同局を支那を代表する船舶會社と見て異議はないであらう。これ即ち本項に於て同局の業績に依り、支那水運業の一端を窺はんとする所以である。

2. 國營招商局

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

支那は天保十三年（一八四二）の英支江寧條約及其の他に依り沿岸貿易權を、安政五年の英支天津條約に依り内河航行權を、夫々英國及其他の諸外國に許容したのであるが、大正十五年國民政府は關稅自主權の回復に一應の成功を収めたのに氣を得て、水運業自主權の接收を企圖し、昭和四年外人の内河航行權の禁止、長江航行權及沿岸貿易權の限定等の原則を定めたが、未だ關係各國と具體的商議に入らず、次いで水先案内權、海關代行海事行政權の接收を圖つたが、海關代行海事行政權の一部接收に成功したに過ぎなかつた。

一方に於て國民政府は國營水運會社を設立し、資本五千萬圓を集めて、河船十二隻、海洋船二十隻、總噸數十四萬噸を新造し、以て外資水運業を壓迫せんと計畫し、之亦何等具體化するに至らずして止んだが、招商局の國有國營を斷行し、特權を附與して外國船舶との競争を可能ならしめた。

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

昭和二年國民政府は招商局整理委員會を特設し、同局の整理を講究せしむると共に、其の業務を監督せしめたが、成績更に舉らず、營業日に衰落する状態であつたので、昭和七年十一月政府は遂に國有國營を斷行した。然るに其の後と雖も整理の實容易に舉らず、前途憂慮すべきものがあつたが、恐慌の深化と競争の激化に對應し、同局業務の向上を圖らん爲には、一大英斷を必要とする状態となつたので、國民政府は遂に業務上の大整理を行ひ、新船を購入して各航路に配置すると共に、水陸聯絡運輸の獨占、同局發行倉庫證券及船荷證券に對する低利融資、公用材料運輸の獨占等の特權を附與した。

右特權の中注目すべきは水陸聯絡運輸で、昭和八年十一月開始せられた隴海線との聯運を最初とし、九年膠濟線、十年京漢線及江南線、十一年津浦、京滬、滬杭甬、北寧（現京山）、南潯等と夫々聯運を開始したが、その中最も成績良好なのは連雲港を経て隴海線と上海とを結ぶもので、昭和九年度に於て既に上海積出貨物二一、一七三噸、運賃九一、四三三圓、隴海積出貨物一三八、五五八噸、運賃三、七三三、四三〇圓といふ成績を挙げ、翌十年度には二三萬噸、七三萬圓を挙げ得たので、招商局は不定期就航を定期に改めた。斯くて同局は恐慌の最も激化する昭和十年度に於て、積載貨物噸數は國營實施前三年間の平均數二七四、二四二噸より三八七、九七九噸に、運賃収入も又之に伴ひ五、一九

四、〇〇〇元より七、八七二、〇〇〇元増加した。

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

しかし乍ら同局の前途に一抹の暗影を投じたものは巨額なる負債で、昭和十年三月末現在に於て元利未拂額總計三四、三五、〇九六元に達したのであるが、内に英米借款が含まれてゐることは看過すべきではないであらう。

事變前招商局の負へる外國借款は、滙豐（香上、英）銀行借款及花旗銀行借款（米）で、外に英國團匪事件賠償返還金よりの汽船購買借款があつた。

滙豐銀行借款は、招商局の最大なる負債で、明治四十五年一、五〇〇、〇〇〇兩を借入れたが、大正十二年之を五、〇〇〇、〇〇〇兩に借替へた。利息八分、昭和三年以後十六年賦であつたが、延滞元利金累積し、昭和十年には元利未拂額一二、四五二、八八八元に達してゐた。本借款の擔保は所有船舶の殆ど全部及上海埠頭倉庫、天津其の他八開埠地の財産等で、招商局側に於て契約條件を履行せざるときは、債權者は右財産を處分することを得るといふ約款は、場合に依つては輕視を許さぬものである。

花旗銀行借款一、〇〇〇、〇〇〇兩は、大正十五年錢莊借入金償還の爲、一個年期限、利率八分五厘を以て借入れた短期借款で、昭和十年現在未拂元利金は一、四〇〇、〇〇〇元であるが、本借款は純然たる經濟借款である。

次に新船購買借款であるが、昭和十一年四月英國より購入の海元外三隻總噸數九、八〇〇噸の新造船代金に對する

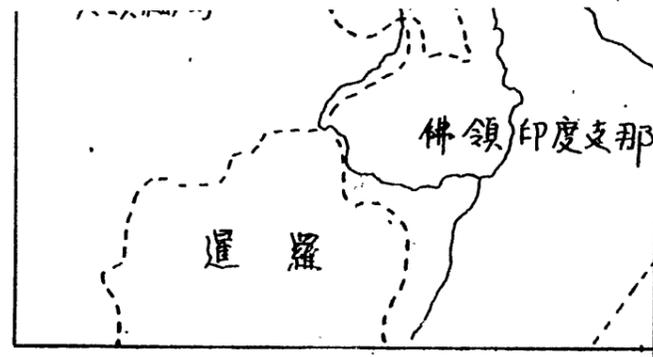
もので、英國關係團匪事件賠償返還金より之を借入れた。金額は三四九、六三八磅（五、一三四、一二八元）、利率五分、十年賦で新造船四隻を擔保とし、其の營業收支を特別會計に依つて處理し、元利支拂に充當する外、國民政府財政部が最後の支拂保證をなすものである。

斯くの如く支那が、外國船舶航行權回收の側面的工具の唯一なるものとしつゝある招商局の財産中に、英國の資本が介在し、それは時に應じ政治的關係に移動する可能性を十分に持つものであることは、看過し難き所であらう。

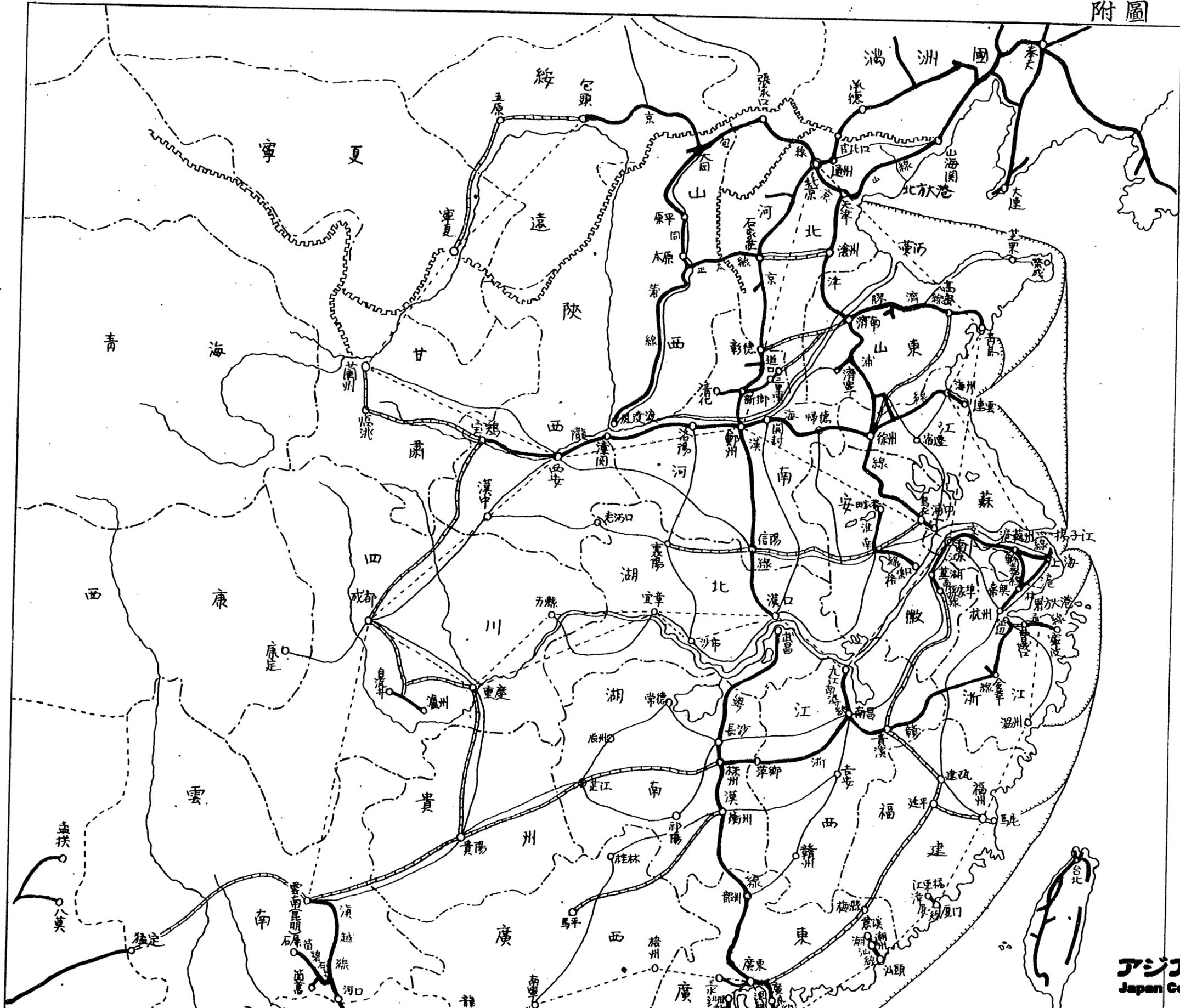
結 言

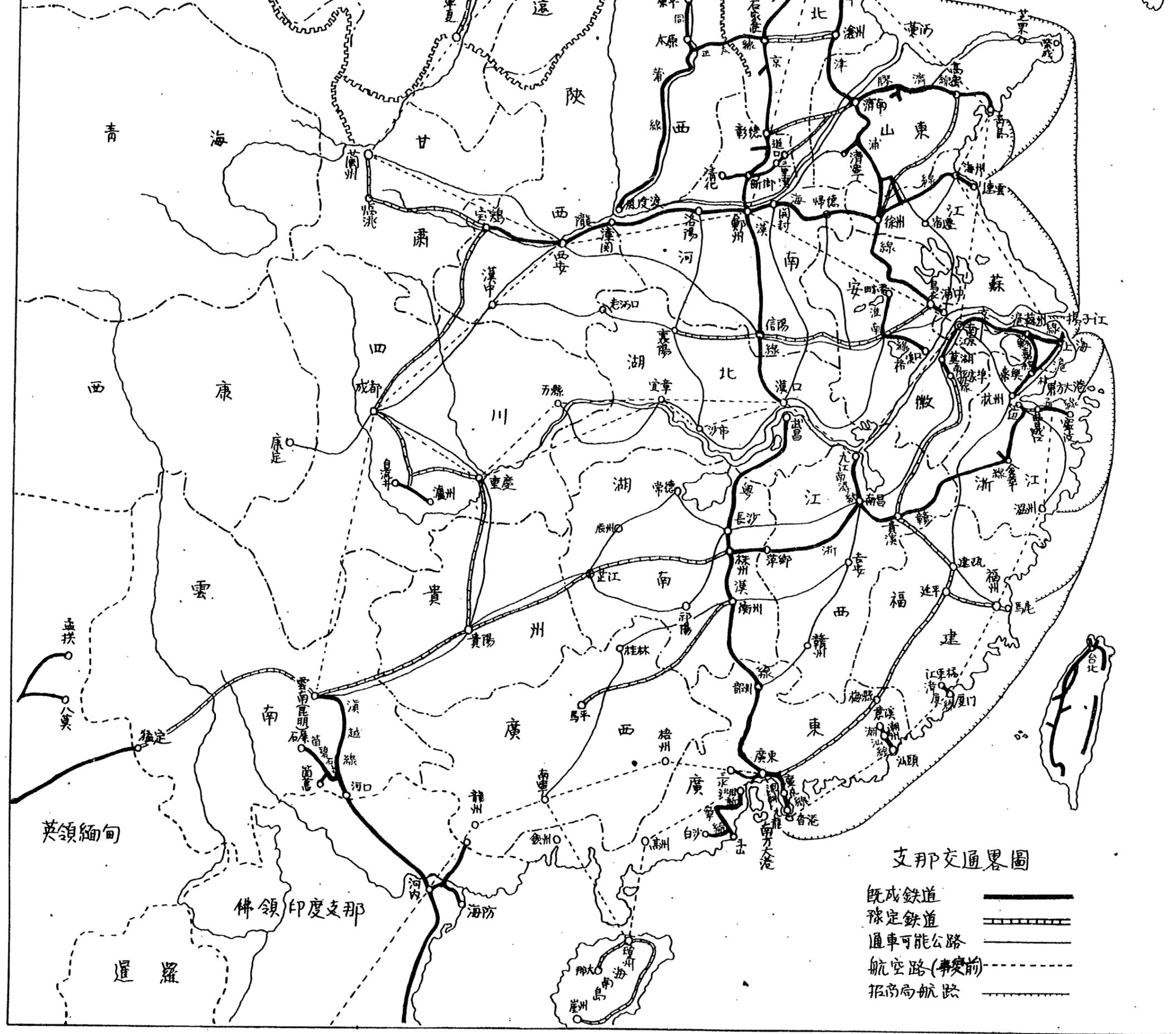
以上に於て概述したるが如く、支那に於ける近代的交通機關—鐵道・公路・航空・航運が、航運の未だ振はざるを除けば、國民政府の所謂經濟建設の重要な部門として、最近數年間に夫々著しき發展を遂げつゝあつたことは、同政府の内外に誇耀するが如く、一應は之を承認してもいゝようである。

しかし乍ら國民政府の謂ふ所の經濟建設は、蔣政權の全國統一化政策達成を目的とする政治的且つ軍事的企圖として評價せらるべきもので、經濟的目的は寧ろ第二義であつたことを指摘して置きたい。

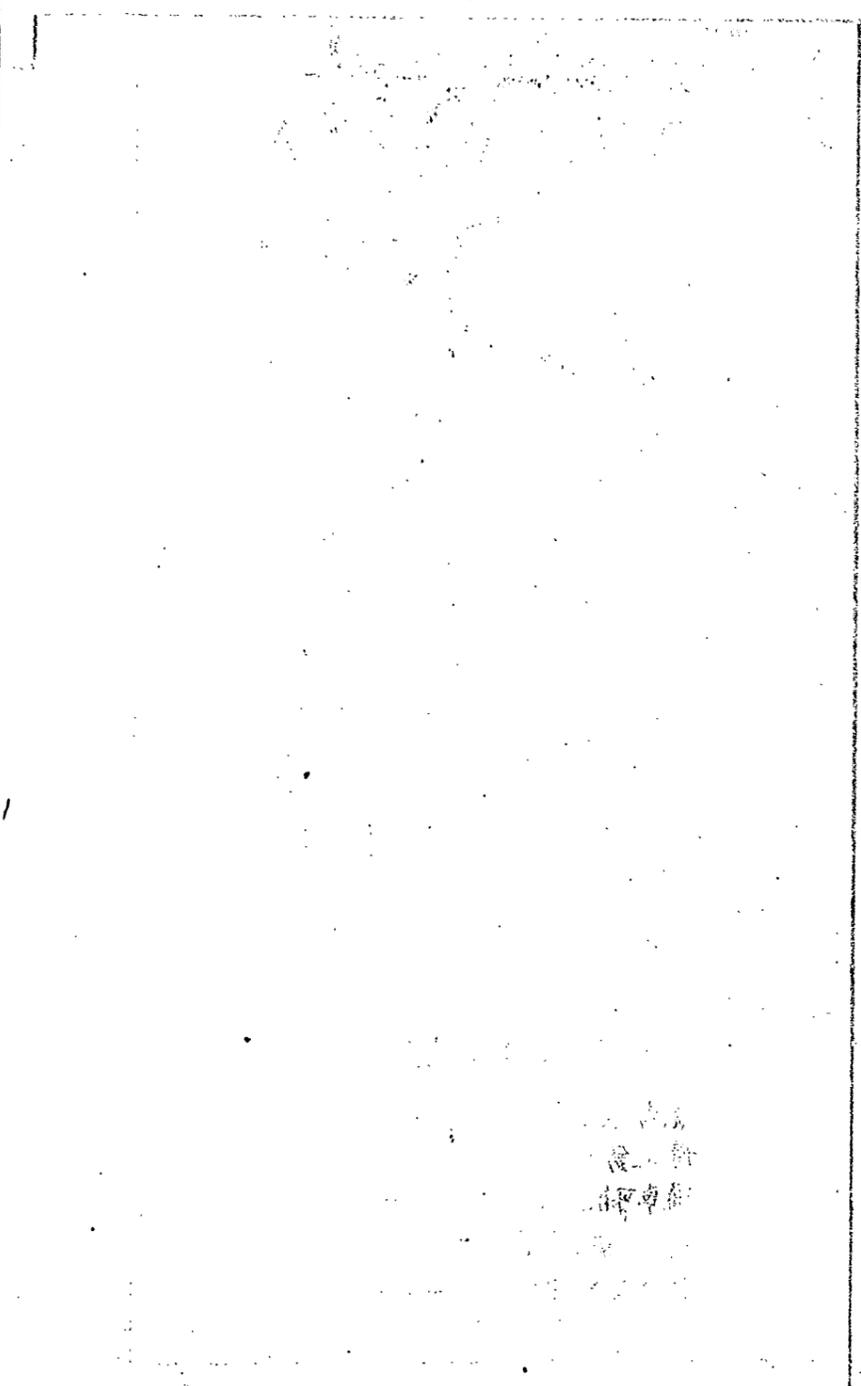


附圖





裏面白紙



昭和十四年三月十三日印刷發行

發行者 內閣情報部

東京市本郷區弓町二丁目二十九番地
印刷者 竹田益平

(納 臺)

