

仏印鉄道の貨物輸送 1907～1945年 —限定的な外港～後背地間輸送—

柿 崎 一 郎

はじめに

フランス領インドシナ（仏印）では1881年にサイゴン～チョロン間で最初の蒸気軌道が、1885年にサイゴン～ミト間で最初の蒸気鉄道が開通し、鉄道時代へと突入した [Doling 2012: 3-8]。その後、ハノイ、ダナン（トゥレン）でも鉄道建設が始まり、北部、中部、南部の3つの鉄道網が出現した。当初民営鉄道として始まった鉄道事業もやがて官営のインドシナ鉄道（Chemin de fer l'Indochine）として統合され、1920年代に入って北部と中部の間のミッシングリンクが解消され、最終的に1936年に中部と南部の間のミッシングリンクが解消されることで、中越国境に近いナチャムからメコンデルタのミトに至る計2,116kmの縦貫線が全通した [Ibid. : 17-71]。1930年代に入ってカンボジアでも初の鉄道が開通したが、ベトナム国内の鉄道網とは接続しておらず、孤立した状況であった [Whyte 2010: 159]。これらの官営鉄道の他に、1910年にフランスの国策会社の滇越鉄道会社（Compagnie Française des Chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan）が中国への進出ルートとして開通させたハイフォン～雲南府（昆明）間859kmの民営鉄道が存在した [Doling 2012: 26-35]。このように、図1のように滇越鉄道の中国国内区間を含めて第2次世界大戦までに計3,383kmの鉄道網が仏印に完成したのである¹。

このような仏印鉄道における貨物輸送の状況については、これまでほとんど明らかにされてこなかった。ドーリング（Tim Doling）はベトナム

の鉄道建設史をまとめた唯一の先行研究であるが、鉄道の輸送面への影響については全線の年間旅客、貨物輸送量の数値をいくつか言及しているに過ぎない [Doling 2012: 121-124]。ベトナム鉄道労働組合も鉄道建設史をまとめた2冊の本を出しているが、どちらも輸送面についての情報はほとんどない [Lien Hiep Duong Sat Viet Nam 1994, Lien Hiep Duong Sat Viet Nam 2001]。カンボジアについては、ホワイト (B. R. Whyte) が鉄道建設史をまとめているが、やはり輸送面には触れていない [Whyte 2010: 159-170]。滇越鉄道については、ルソー (Jean-François Rousseau) が戦前の滇越鉄道を帝国主義鉄道計画 (imperial railway project) の失敗例の1つとして取り上げているが、貨物輸送量についてはほとんど言及がない [Rousseau 2014: 1-14]²。また、筆者は1910年代と1930年代の滇越鉄道の貨物輸送の状況を分析したものの、インドシナ鉄道の路線については全く言及していない [柿崎 2013: 183-216]。このため、本論は貨物輸送量統計が利用可能な1907年から1945年までの仏印鉄道における貨物輸送に焦点を当て、主要輸送品目と主要輸送区間を解明することを目的とする。

資料については、『仏印統計年鑑 (Annuaire Statistique de l'Indochine: ASI)』が最も基本的な資料となる。ここにはインドシナ鉄道と滇越鉄道の路線別の品目別の輸送量の統計が存在しており、例えば南北縦貫線で農産物がどの程度輸送されていたのかを把握することができる。しかしながら、利用可能な時期はほぼ1930年代以降に限られ、品目についても米や木材といった具体的な細目別の数値が利用可能な時期はさらに限定される³。一方、滇越鉄道についてはASIの他に1910年代と1930年代の『滇越鉄道営業報告書 (Rapport Commercial de la Ligne Haiphong-Yunna-Fou: RCLHY)』も利用可能であり、区間別、品目別の輸送量の他、一部の細目については具体的な輸送区間も判別する⁴。さらに、仏印政府が発行していた『鉄道統計 (Chemin der fer, Statistique: CFS)』にはインドシナ鉄道と滇越鉄道の駅別品目別貨物発着量が掲載されており、仏印鉄道における具体的な貨物輸送状況を解明する上で最も重要な統計資料であると考え

られ、現時点では1923年から1934年までの版を入手している⁵。ちなみに、戦時中に鉄道省が発行した『南方交通調査資料』の仏印版に1937年のインドシナ鉄道と滇越鉄道の主要駅の品目別貨物発着量が載っているが、これが『鉄道統計』の1937年版を原資料としていることは間違いなく〔鉄道省1942〕⁶。なお、本論では原則として滇越鉄道については仏印内のみを輸送を対象とし、仏印～雲南間と雲南内のみを輸送は除外する。

以下、1で仏印の鉄道における貨物輸送の概要を路線別、品目別輸送量から検討し、2で南北縦貫線、滇越鉄道、カンボジア線、ロックニン線の順に各路線での具体的な貨物輸送の状況について、主要輸送品目の主要輸送区間の点から推計を行う。これらを踏まえて、3で仏印鉄道における貨物輸送の特徴を総括する。

1. 貨物輸送の概要

(1) 貨物輸送量の変遷

仏印鉄道の貨物輸送量は、1930年代末から1940年代初めにかけて最高値に達していた。貨物輸送量の統計については1907年以降の数値しか得られないが、トンベースの輸送量は図2のように1920年代に入って100万トン台に達した後、世界恐慌の影響で1930年代前半には70～80万トン程度まで低下し、その後急増して1939年には過去最高の179万トンに到達していた。その後、1942年までは150万トン以上の輸送量を維持していたが、1943年から減少に転じて1944年には115万トンまで減っていたことが分かる。

総延長の変化と比較すると、世界恐慌期を除いて総延長の増加と輸送量の拡大がほぼ連動していたことが確認できる。仏印鉄道は1910年の滇越鉄道の全通と1913年の南北縦貫線南部区間のサイゴン～ニャチャン間全通後によって総延長が約1,600kmに達した後はしばらく路線の延伸が見られなかったが、この間に輸送量は着実に増加して1914年の44万トンから1925年には118万トンへと約2.7倍増加していた⁷。その後、1927年に南北縦貫線

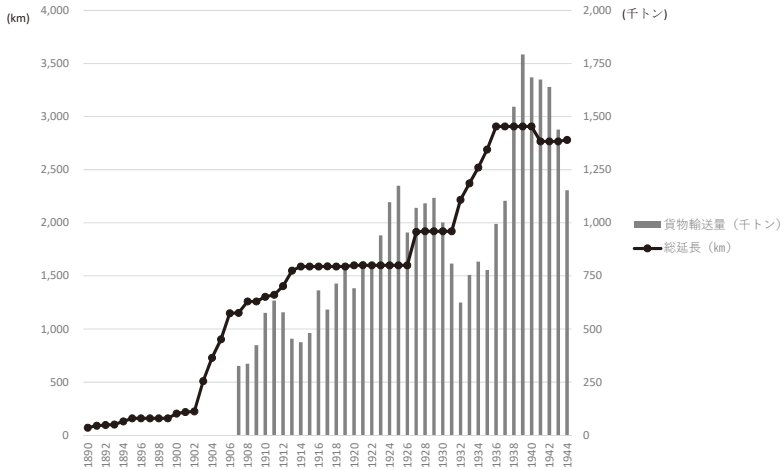


図2 鉄道総延長と貨物輸送量（トンベース）（1890～1944年）

注：貨物輸送量は滇越鉄道の中国国内および仏印～中国間を含む。

出所：1907～1912年：ASI（1939-40）：301、1913～1939年：ASI（1939-40）：272-273、1940～1943年：ASI（1941-42）：288-289、1944年：ASI（1943-46）：118-119より筆者作成。

の北部～中部間のミッシングリンクが開通して総延長は約1,900kmに増加し、さらに1930年代に入って南北縦貫線の中部～南部間のミッシングリンクとカンボジア線、ロックニン線が開通した結果、総延長は約1,000km増加して1936年には過去最高の2,908kmに達していた⁸。この間、世界恐慌の影響で一旦は輸送量が減少したものの、1936年から増加傾向に転じて1939年の最高値へと急増していたのである。

1936年の南北縦貫線の全通は、仏印鉄道の貨物輸送の長距離化に大きく貢献していた。図3はトンキロベースの貨物輸送量と平均輸送距離を示したものである。貨物輸送量は1925年に1億440万トンキロに達するまでは漸増してきたものの、その後は伸び悩んで1932年には世界恐慌の影響もあって一旦は9,900万トンキロまで低下している。しかしながら、1938年に大幅に増加し、1939年には約4億トンキロに達し、その後1942年にはさらに

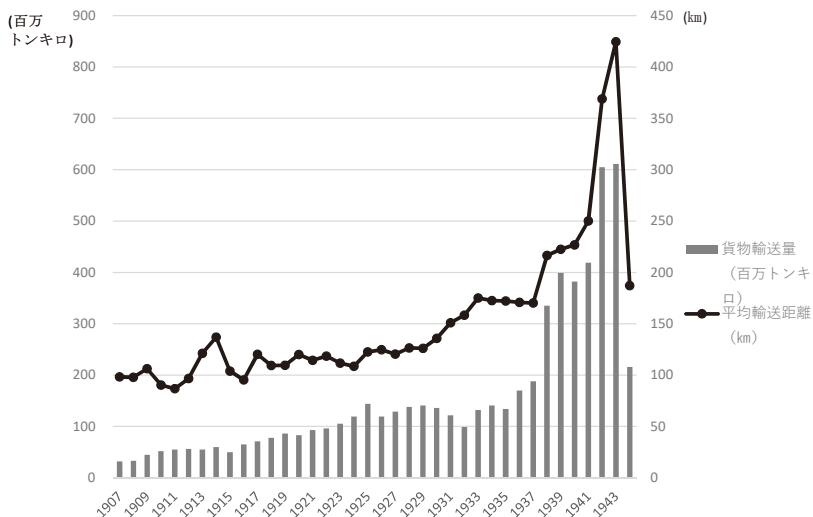


図3 貨物輸送量（トンキロベース）と平均輸送距離（1907～1944年）

注：貨物輸送量は浜越鉄道の中国国内および仏印～中国間を含む。
出所：図2と同じ。

6億トンキロまで増加していたことが分かる。最高値は1943年の6億1,100万トンキロであり、1930年代前半と比べて4～5倍増加していたことになる。すなわち、この間のトンベース貨物輸送量の増加率よりもトンキロベース貨物輸送量の増加率のほうがはるかに高かったのである。

トンキロベースの貨物輸送量の急増は、平均輸送距離の急増によってもたらされたものであった。図のように、仏印鉄道の平均輸送距離は1920年代までは100km台前半で推移しており、1930年代前半に100km代後半まで増えていた。ところが、この数値は1938年に急増して200kmを超えた後、1940年代に入ってさらに増加して1943年には過去最高の425kmに達していた。すなわち、1920年代と比べると4倍程度も平均輸送距離が増加していたのである。このような平均輸送距離の急増も路線長の延長と連動しており、1920年代末からの増加が南北縦貫線の北側のミッシングリンクの解消

と、1930年代後半からの増加が南側のミッシングリンクの解消と連動していたことは明らかである。とくに、南側のミッシングリンクの解消によってハノイ～サイゴン間約1,800kmが全通したことによる平均輸送距離の増加は目覚ましく、貨物輸送の長距離化が促進されたことが明瞭に示されている。

(2) 路線別の輸送量

次に、路線別の輸送量について考察する。表1は路線別の貨物輸送量を示したものである。滇越鉄道については全線が開通した1910年以降ほぼすべての年の数値が利用可能であるが、それ以外の路線については1920年代以降の数値しか利用できない。また、滇越鉄道についてはベトナム国内の輸送量のみを対象としており、仏印～中国間と中国国内の輸送量は除外してある⁹。このため、合計値は図2の貨物輸送量の数値とは一致せず、1942年の143.1万トンが輸送量の最高値となる。

この表を見ると、仏印鉄道において徐々に南北縦貫線の輸送が主流となっていく過程が確認できる。1920年代半ばの時点では南北縦貫線北部区間と南部区間がそれぞれ約20～30万トン、ナチャム線が15万トン程度、ミト線と滇越鉄道がそれぞれ10万トン程度、そして南北縦貫線中部区間が3万トン程度と各線の輸送量にそれほど大きな差はなかった。ところが、その後世界恐慌によって輸送量が減少している間に南北縦貫線が最終的に1本に結ばれ、以後南北縦貫線の輸送量が大幅に増加していることが分かる。世界恐慌による輸送量減少の影響で南北縦貫線の輸送量は一時南北合わせても30万トンに満たなかったが、全通後の輸送量の急増は顕著であり、1941年には過去最高の約78万トンに達していた。ミト線の輸送量は1920年代後半に大幅に落ち込んでから回復することはなかったが、ナチャム線は1930年代後半に増加していた。このように、南北縦貫線の全通以降は南北縦貫線への集中度が顕著であり、1940年代に入ると南北縦貫線の輸送量が全体の過半数を超える年も出現していた。

表 1 路線別貨物輸送量 (1910～1944年) (単位：千トン)

年	ナチャム線	南北縦貫線			ミト線	ロックニン線	カンボジア線	渚越鉄道	計	出所
		北部	中部	南部						
1910	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		34.7	RCLHY (1911): 572-587		
1911	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		37.9	RCLHY (1912): 592-607		
1912	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		53.3	RCLHY (1912): 592-607		
1913	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		28.9	RCLHY (1914): 386-395, 719-720		
1914	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		36.6	RCLHY (1914): 386-395, 719-720		
1915	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		45.2	RCLHY (1916): 334-350		
1916	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		39.4	RCLHY (1916): 334-350		
1917	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		29.4	RCLHY (1919): 70-87		
1918	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		38.7	RCLHY (1919): 70-87		
1919	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		62.7	RCLHY (1929): 53		
1921	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		55.9	RCLHY (1929): 53		
1922	122.0	171.0	20.0	217.0	57.0		75.1	ASI (1913-22): 134		
1923	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		100.9	RCLHY (1929): 53		
1924	127.0	219.0	31.0	300.0	151.0		91.3	BEIR (1925/12): 647, RCLHY (1929): 53		
1925	154.0	260.0	32.0	286.0	117.0		111.1	BEIR (1927/5): 510-511, RCLHY (1929): 53		
1926	137.0	215.0	24.0	285.0	41.0		93.6	BEIR (1928/4): 381-382, RCLHY (1929): 53		

1927	136.0	277.0	286.0	58.0		128.0	885.0	BEIR (1928/4): 381-382, RCLHY (1929): 53
1928	122.4	265.2	N.A.	N.A.		140.2	527.8	BEI (1932): 290A, RCLHY (1929): 53
1929	149.0	291.0	316.0	55.0		139.3	950.3	ASI (1923-29): 178, RCLHY (1929): 53
1930	152.0	307.0	218.0	56.0		77.4	810.4	ASI (1930-31): 125, RCLHY (1933): 61
1931	143.0	251.0	144.0	15.0		71.8	624.8	ASI (1931-32): 133, RCLHY (1933): 61
1932	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.		65.2	65.2	RCLHY (1933): 61
1933	96.0	152.0	116.0	5.0		78.3	447.3	ASI (1932-33): 151, RCLHY (1933): 61
1934	109.0	173.0	113.0	6.0	16.0	156.0	644.8	ASI (1934-36): 120, RCLHY (1938): 53
1935	113.0	151.0	124.0	6.0	26.0	106.0	593.9	ASI (1934-36): 119, RCLHY (1938): 53
1936	133.1	342.3		5.9	47.5	164.3	798.8	ASI (1936-37): 117, RCLHY (1938): 53
1937	159.7	444.4		6.9	58.9	113.0	900.2	ASI (1937-38): 120, RCLHY (1938): 53
1938	212.9	640.2		9.4	61.7	226.8	1,310.3	ASI (1937-38): 120, RCLHY (1938): 53
1939	365.2	613.1		11.0	63.6	200.8	1,354.1	ASI (1939-40): 110, 182-183
1940	264.8	650.7		13.0	73.8	224.4	1,379.7	ASI (1939-40): 110, 182-183
1941	246.6	779.5		30.8	82.0	132.7	1,424.3	ASI (1941-42): 113, 192-193
1942	230.3	765.1		32.1	56.5	82.4	1,430.7	ASI (1941-42): 113, 192-193
1943	140.2	737.9		19.7	56.0	141.5	1,374.8	ASI (1943-46): 119, 194-195
1944	71.1	467.5		12.7	54.9	217.7	1,031.7	ASI (1943-46): 119, 194-195

注：横越鉄道は仏印国内発着の輸送量であり、中国国内と仏印～中国間の直通輸送量は含まない。

南北縦貫線の輸送量が増加する一方で、それ以外の路線の占める割合は相対的に小さくなっていった。ナチャム線については1930年代後半に輸送量が大きく増加し、1939年には過去最高の36.5万トンに達していたことが分かる。滇越鉄道についても1930年代後半に輸送量は増加傾向にあったが、1939年に一旦減少に転じた後で1942年に26.4万トンまで再上昇し、翌年には過去最高の28万トンに達していた。1930年代に開通したカンボジア線とロックニン線については、前者の最高値は1938年の22.7万トンとなっており、1941年の輸送量が前年と比べて大きく減少している点が特徴であるが、これについては後述するタイへの「失地」割譲が影響していた。ロックニン線については開通後輸送量が順調に増加しており、1941年に8.2万トンの最高値を記録していた。他方で、ミト線は1920年代半ばの水準から大きく輸送量を減らしており、世界恐慌の影響で5万トン程度まで低下した後復活して1942年には3.2万トンまで戻ったものの、1920年代半ばの最盛期と比べるとその回復は限定的であった。

このような南北縦貫線への輸送量の集中は、1936年の南北縦貫線の全通に伴う長距離貨物輸送の需要増加が主要な要因の1つであると考えられ、図3で見た平均輸送距離の急増がそれを裏付けている。加えて、1930年代末からの援蒋物資の輸送とその後続く戦争も仏印鉄道の輸送需要を高めていた可能性が高い。日中戦争が始まり1937年に日本軍が中国沿岸の港湾都市を占領すると、滇越鉄道とナチャム線が中国向けの物資輸送ルートとして脚光を浴び、中国向けの貨物輸送量が増加し始めた [Robequain 1944: 353]。日本側はフランスに対して中国への輸送を遮断するよう要求し、フランスは1938年12月には中国への通過貨物輸送を一時的に遮断したものの、翌年3月にはこれを復活させた [Ibid.] ¹⁰。しかしながら、1939年11月に日本軍が広西に上陸してベトナム国境の鎮南関を占領し、中国国内の滇越鉄道の爆撃を開始した [立川 2000: 39-42] ¹¹。この時には滇越鉄道は一時不通となったのちに運行を再開したものの、1940年7月には日本側の圧力を受けて仏印政庁は援蒋物資の輸送を完全に停止し、滇越鉄道の

中越国境区間の線路も撤去された [Ibid. : 65-66]。このため、1940年に遮断されるまでは援蒋物資の輸送がナチャム線や滇越鉄道で行われており、1939年の夏には香港やアメリカからの支援物資がハイフォンに約20万トン滞っている状態であった [Robequain 1944: 354]。滇越鉄道の援蒋物資輸送についてはハイフォン～雲南間の輸送量に計上されるために表1には現れないものの、ナチャム線については援蒋物資の輸送が1937～1940年の輸送量を増加させた主要な要因であったと言えよう。

(3) 品目別の輸送量

品目別の輸送量については、農産物と建設資材の輸送量が多くなっていた。表2は品目別の輸送量の推移を示したものである¹²。原資料が異なるため、輸送量の合計値は図1や表1の数値と一致しない。この表では1929年以降の数値しか得られないが、この年には建設資材の輸送量が29.1万トンと最も多く、以下農産物の14.7万トン、林産品の11.0万トンと続いていたことが分かる。ただし、この年の統計は表示されている品目数が少なく、「その他」の数値がそれ以降の時期と比べて大幅に多くなっていることから、繊維製品や工業製品など、翌年と比べて大幅に輸送量が少なくなっている。

その後、世界恐慌の影響を受けて各品目とも輸送量は一旦減少するものの、1930年代後半に入ると再び増加傾向がみられる。1940年の時点では農産物の31.0万トンが最も多く、以下建設資材の26.2万トン、石炭・薪炭の17.5万トン、林産品の12.7万トンと続いていた。1929年と1940年を比較すると、食料品は3.0倍、農産物は2.1倍、石炭・薪炭は1.9倍増加しているのに対し、建設資材は若干減少し、林産品は若干増加したに過ぎない。とくに油の増加は顕著であり、1929年には1.3万トンであった輸送量が1939年には4.7倍増の6.2万トンまで増えている。これは上述の援蒋物資輸送によるものであろう。

これらの輸送品目のうち、一部の年については細目別の輸送量が得られる。1940年の時点では、農産物については米22.4万トン、トウモロコシ3.0

表2 品目別輸送量（1929

年	農産物	食料	石炭・ 薪炭	肥料・ 獣皮	油	鉱物	林産品	建設 資材	繊維 製品
1929	146,666	39,962	91,829	14,720	13,386	18,364	109,809	290,973	1,915
1930	190,721		89,066	28,714	27,711	2,919	104,302	281,181	6,574
1931	189,522		71,179	8,186	16,591	4,841	71,894	167,044	4,263
1932	111,504	38,837	66,718	2,600	16,784	1,145	54,758	103,807	4,513
1933	133,181	31,016	56,789	2,235	15,064	1,234	48,949	92,604	2,696
1934	245,048	37,738	71,741	2,420	20,255	1,108	61,122	96,905	3,030
1935	164,121	49,509	74,477	7,236	24,408	2,130	67,073	83,533	4,538
1936	282,739	52,864	91,624	10,547	30,200	4,861	63,594	111,236	7,358
1937	266,028	73,058	127,415	26,079	41,378	5,568	90,892	134,581	10,121
1938	411,540	92,114	140,714	44,215	51,619	13,616	109,227	252,627	12,640
1939	291,815	104,615	171,661	45,993	61,604	27,198	138,414	225,347	9,673
1940	310,370	117,903	175,392	28,959	33,643	6,999	126,863	262,388	8,228
1941	278,816	109,025	169,884	50,668	32,777	610	136,589	278,810	10,390
1942	246,096	102,402	170,008	32,081	20,295	6,596	107,740	263,259	5,432
1943	254,631	104,691	213,279	30,645	22,995	12,478	130,967	190,105	6,843
1944	137,393	40,057	183,967	11,044	17,252	6,225	95,163	84,440	6,024
1945	40,352	8,442	43,582	565	2,332	-	16,733	11,507	2,601

注1：浜越鉄道の中国国内および仏印～中国間の輸送量は含まない。

注2：1945年の数値は浜越鉄道の輸送量を含まない。

注3：原資料が異なるため、輸送量の合計値は図2、表1とは一致しない。

～1945年) (単位：トン)

鐵道 資材	金属 製品・ 機械	工業 製品	その他	計	出所
6,688	6,653	8,311	167,942	917,218	ASI(1923-29): 257、RCLHY (1931): 83-89
15,019	9,348	22,035	42,058	819,648	ASI(1930-31): 174-175、RCLHY (1931): 83-89
16,164	8,942	16,946	33,773	609,345	ASI(1931-32): 184、RCLHY (1933): 78-87
2,872	6,299	10,989	24,798	445,624	ASI(1932-33): 228、RCLHY (1933): 78-87
6,966	12,539	13,698	15,865	432,836	ASI(1932-33): 227、RCLHY (1933): 78-87
25,654	8,061	19,976	17,764	610,822	ASI(1934-36): 189、RCLHY (1934): 79-88
14,866	8,336	23,338	21,325	544,890	ASI(1936-37): 178、RCLHY (1936): 73-83
4,333	9,899	25,469	29,777	724,501	ASI(1936-37): 178、RCLHY (1938): 73-85
9,620	10,991	31,342	38,092	865,165	ASI(1936-37): 178、RCLHY (1938): 73-85
15,372	13,391	42,765	56,372	1,256,212	ASI(1936-37): 178、RCLHY (1938): 73-85
25,719	19,118	10,588	50,982	1,182,727	ASI(1939-40): 180-183
16,141	22,938	49,052	61,109	1,219,985	ASI(1939-40): 180-183
5,624	24,960	33,527	82,000	1,213,680	ASI(1941-42): 190-193
5,080	12,418	80,202	83,528	1,135,137	ASI(1941-42): 190-193
8,164	10,540	124,497	46,081	1,155,916	ASI(1943-46): 191-192, 194-195
4,775	3,600	90,732	28,526	709,198	ASI(1943-46): 191-192, 194-195
391	273	3,727	2,962	133,467	ASI(1943-46): 193

万トン、食料品については飲料4.8万トン、塩3.6万トンがそれぞれ上位を占めていた。石炭・薪炭については石炭10.1万トン、薪炭7.1万トンと石炭のほうが多くなっており、林産品は木材の12.4万トンがほぼ全量を占めていた。他方で、建設資材については碎石の14.2万トンが最も多く、以下セメントの6.3万トン、煉瓦の5.8万トンと続いていた¹³。

輸送量が最も多くなったのは1941年であるが、その後の品目別の輸送量の減少状況もこの表から確認できる。1940年と1944年を比較すると、工業製品はこの間に倍増し、石炭・薪炭はほぼ横ばいであるのに対し、油と農産物は約半減、建設資材は約3分の1に減少していた¹⁴。さらに、1945年の輸送量は全体でもわずか13.3万トンと前年の5分の1以下に落ち込んでおり、石炭・薪炭と農産物がそれぞれ4万トン程度輸送されているほかは、輸送量が激減していることが分かる。これは連合軍の空襲による鉄道輸送力の大幅な低下によるものであり、仏印の鉄道が壊滅的な状況に陥ったことを示すものである。

輸送品目別の比率を見ると、農産物と建設資材の比率が高くなっていった。図4のように、1929年の時点では建設資材が約30%と最も多く、農産物が16%となっていたが、その後は建設資材の比率は低下傾向にあり、最終的に1945年には10%程度にまで低下していた。一方、農産物については1930年代半ばに40%程度まで上昇していたがその後はやはり漸減して20%程度まで下がり、最後の1945年のみ30%に上昇していた。この1945年には石炭・薪炭も30%の比率となっていたが、戦争が始まるまではせいぜい10%台の比率でしかなかった。全体的に見ると、世界恐慌時に輸送量が減少した際に農産物の輸送比率が高まり、逆に建設資材の比率が低下していたことが分かる。そして、1930年代末からの輸送量の急増期に農産物の比率が下がったものの、戦争末期に鉄道輸送が大きな打撃を受けた際には農産物と石炭・薪炭輸送の比率が高くなっていった。

このように、仏印鉄道の主要な輸送品目は農産物、建設資材、石炭・薪炭、林産品であり、具体的には米、碎石、木材、石炭などとなっていた。

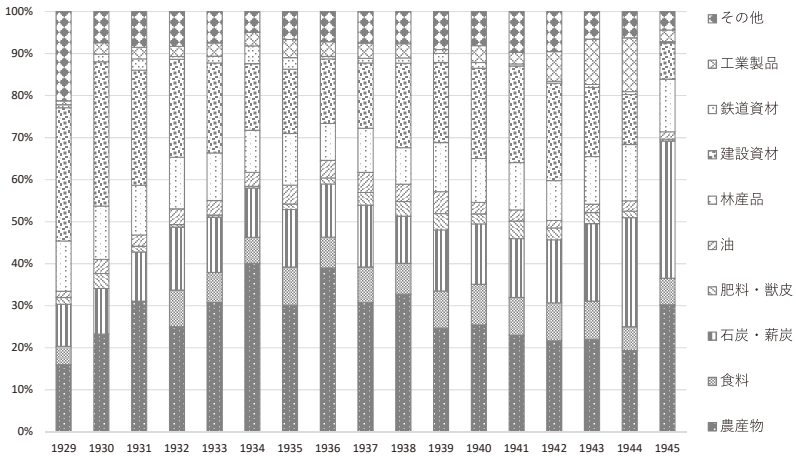


図4 輸送品目比率 (1929～1945年) (単位：%)

注1：滇越鉄道の中国国内および仏印～中国間の輸送量は含まない。

注2：1945年の数値は滇越鉄道の輸送量を含まない。

出所：表2と同じ。

しかしながら、とくに輸送量が突出している品目はなく、タイやビルマの鉄道のように米輸送比率が全体の4割を占め、しかも他の輸送品目をはるかに凌駕しているような状況とは異なっていた¹⁵。

2. 路線別の貨物輸送

(1) 南北縦貫線

次いで、路線別の貨物輸送の状況について検討する。表3は南北縦貫線の品目別輸送量の推移を示したものである。表2と同じく1929年以降の数値であるが、1935年までは北側区間と南側区間に分かれていたため、区間別と合計値と両方記載している。なお、この表ではナチャム線とミト線の輸送量も含まれており、1935年まではそれぞれ北側と南側に区分されている。

これを見ると、1935年までは北側区間と南側区間での輸送量の格差が大

表3 南北縦貫線の品目別輸送量 (1929~1945年) (単位: トン)

区間	年	農産物	食料	石炭・ 薪炭	肥料・ 獸皮	油	鉱物	林産品	建設 資材	繊維 製品	鉄道 資材	金属 製品・ 機械	工業 製品	その他	計	出所
北側	1929	78,046	27,675	51,948	12,689	N.A.	N.A.	45,439	97,964	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	106,502	420,263	ASI (1923-29) :257
	1930	135,023	62,661	62,661	26,821	6,391	1,938	47,664	141,057	2,611	1,702	4,535	6,097	10,158	446,658	ASI (1930-31) :174
	1931	131,184	131,184	54,321	7,239	4,797	4,253	40,388	106,969	2,660	5,407	4,109	3,980	18,511	383,818	ASI (1931-32) :184
	1932	77,225	24,153	51,373	1,990	4,626	793	21,762	67,746	2,325	2,260	2,970	3,336	9,869	270,428	ASI (1932-33) :228
	1933	81,138	19,954	44,052	1,233	4,418	953	13,327	48,969	1,675	3,922	8,595	3,745	7,433	239,414	ASI (1932-33) :227
	1934	80,774	27,875	54,129	1,413	5,936	1,061	13,813	46,674	2,384	18,828	3,643	5,468	8,369	270,367	ASI (1934-36) :189
南側	1935	55,379	35,037	55,818	6,372	7,922	2,028	14,148	41,779	2,656	7,040	2,916	7,505	10,878	249,478	ASI (1936-37) :178
	1929	12,847	-	37,454	-	5,047	2,027	58,719	183,152	N.A.	N.A.	2,714	N.A.	55,657	357,617	ASI (1923-29) :257
	1930	18,997	18,997	24,345	-	5,400	-	51,395	131,677	-	11,644	2,088	6,352	16,167	268,065	ASI (1930-31) :174
	1931	23,071	23,071	15,669	-	5,573	-	27,989	53,856	-	9,973	1,688	6,592	9,341	153,752	ASI (1931-32) :184
	1932	12,394	3,085	14,568	135	4,519	-	30,011	31,742	-	-	762	2,943	9,818	109,977	ASI (1932-33) :228
	1933	11,163	2,845	12,204	457	3,470	-	33,799	39,584	93	2,078	1,243	5,243	2,988	115,167	ASI (1932-33) :227
1934	16,603	2,988	6,458	627	3,595	-	41,564	23,108	18	6,034	1,824	5,974	3,689	112,482	ASI (1934-36) :189	
1935	15,160	6,747	6,093	423	4,185	-	45,078	23,052	354	5,609	2,886	7,585	4,478	121,650	ASI (1936-37) :178	

区間	年	農産物	食料	石炭・ 薪炭	肥料・ 獸皮	油	鉱物	林産品	建設 資材	繊維 製品	鉄道 資材	金属 製品・ 機械	工業 製品	その他	計	出所
	1929	90,893	27,675	89,402	12,689	5,047	N.A.	104,158	281,116	N.A.	N.A.	2,714	N.A.	162,159	777,880	ASI (1923-29) :257
	1930	154,020		87,006	26,821	11,791	1,938	99,059	272,734	2,611	13,346	6,623	12,449	26,325	714,723	ASI (1930-31) :174
	1931	154,255		69,990	7,239	10,370	4,253	68,377	160,825	2,660	15,380	5,797	10,572	27,852	537,570	ASI (1931-32) :184
	1932	89,619	27,238	65,941	2,125	9,145	793	51,773	99,488	2,325	2,260	3,732	6,279	19,687	380,405	ASI (1932-33) :228
	1933	92,301	22,799	56,256	1,690	7,888	953	47,126	88,553	1,768	6,000	9,838	8,988	10,421	354,581	ASI (1932-33) :227
	1934	97,377	30,863	60,587	2,040	9,531	1,061	55,377	69,782	2,402	24,862	5,467	11,442	12,058	382,849	ASI (1934-36) :189
	1935	70,539	41,784	61,911	6,795	12,107	2,028	59,226	64,831	3,010	12,649	5,802	15,090	15,356	371,128	ASI (1936-37) :178
	1936	111,711	44,246	74,668	9,589	15,313	4,382	55,660	89,488	4,532	2,864	6,228	16,836	19,186	454,703	ASI (1936-37) :178
	1937	147,420	59,965	82,019	23,349	21,431	4,829	71,993	103,741	6,426	9,322	6,280	18,001	21,636	576,412	ASI (1937-38) :187
	1938	184,055	76,246	94,766	41,609	25,897	12,007	81,960	217,155	8,158	14,101	8,948	22,042	22,104	809,048	ASI (1937-38) :187
	1939	149,535	90,102	109,632	44,004	56,192	25,462	112,646	167,854	6,118	25,504	16,134	3,700	31,353	838,236	ASI (1939-40) :180-181
	1940	151,948	106,198	119,621	26,691	25,365	4,482	102,342	178,152	5,025	10,151	17,268	6,353	37,405	791,001	ASI (1939-40) :180-181
	1941	192,242	92,631	119,828	49,062	28,543	610	118,984	200,501	8,664	3,415	17,473	6,383	53,615	891,951	ASI (1941-42) :190-191
	1942	183,245	88,215	131,770	30,006	13,866	6,596	89,160	163,009	2,491	4,543	8,100	3,906	61,495	786,402	ASI (1941-42) :190-191
	1943	193,413	89,009	140,886	26,241	16,329	8,371	91,507	135,094	5,680	6,054	7,100	24,364	29,792	773,840	ASI (1943-46) :191-192
	1944	86,578	30,379	85,818	9,799	12,974	1,789	60,990	60,167	5,318	3,926	2,108	15,311	15,146	390,303	ASI (1943-46) :191-192
	1945	37,307	8,015	32,899	484	2,059	-	12,544	10,228	2,601	391	273	3,317	2,663	112,781	ASI (1943-46) :193
	全線															

注：出所が異なるため輸送量の合計値は表1の数値と一致しない。

きかったことが分かる。表1でも北側区間の輸送量のほうが南側区間よりも多くなっていたものの、ナチャム線の輸送量が北側区間に加わったことでその差はさらに大きくなっていた。1929年の時点で北側区間において最も輸送量が多かったのは建設資材の9.8万トンであり、以下農産物の7.8万トン、石炭・薪炭の5.2万トン、林産品の4.5万トンが続いていた。1930年代前半は世界恐慌の影響で全体の輸送量が半減しているが、1929年と1935年を比較して最も減少率が高かったのは林産品の69%であり、次いで建設資材の57%、肥料・獣皮の51%となっていた。他方で石炭・薪炭の輸送量は漸増しており、農産物も1935年にやや減少した以外は同程度の輸送量を維持していた。1935年時点では石炭・薪炭の輸送量が5.6万トンと最も多く、次いで農産物の5.5万トン、建設資材の4.2万トンが続いていた。

一方、南側区間においては1929年時点で最も輸送量の多かったのは建設資材の18.3万トンであり、以下林産品の5.9万トン、石炭・薪炭の3.7万トンと続いていた。こちらは北側区間以上に世界恐慌による輸送量の減少が大きく、1935年の輸送量は計12.2万トンと1929年の約3分の1に落ち込んでいた。中でも建設資材の輸送量の落ち込みは顕著であり、1935年の輸送量は2.3万トンと1929年の約8分の1のレベルに激減していた。石炭・薪炭も6分の1程度まで減少しており、北側区間以上に主要品目の輸送量の落ち込みが激しかったことが分かる。他方で林産品の減少率はそれほど高くなく、それ以外の品目でも大きな輸送量の変化は見られなかったことから、建設資材と石炭・薪炭の輸送量の激減が全体の輸送量の減少に大きく影響していたことが分かる。その結果、1935年時点では落ち込みが緩やかであった林産品が4.5万と最大の輸送品目となり、建設資材が2.3万トンで追隨していた。なお、南側区間では農産物の輸送量がこの間を通じて1万トン台と少なく、北側区間とは対照的であった。

1936年の全通後は大半の品目で輸送量が増加したが、とくに輸送量がそれほど多くなかった品目での輸送量の増加が顕著であった。全体の輸送量は1936年の45.5万トンから1939年の83.8万トンまで約1.8倍増加したが、

この間に最も増加率が高かったのは鉄道資材の8.3倍であり、以下鉱物6.3倍、肥料・獣皮4.4倍、油3.7倍と続いていた。いずれも翌年には輸送量が大きく落ち込むことから、ナチャム線での援蒋物資輸送であったものと考えられる。他方で農産物、石炭・薪炭、林産品、建設資材といった従来からの主要輸送品目はその後も増加傾向にあり、1941年に全体の輸送量は最高値の89.2万トンに達していた。このように、南北縦貫線では全通と援蒋物資輸送による輸送量の増加が多くの品目で見られたことが分かる。

これらの輸送品目の具体的な輸送区間については、『鉄道統計』に記載されている各駅の品目別貨物発着量からある程度推測可能である。表4は1923年と1934年の南北縦貫線の北側区間の駅別品目別貨物発着量をまとめたものである。1923年の時点では北部と中部の路線はまだつながっておらず、北部は広西国境、ナチャム線、縦貫線北部1・2区間の4つの区間とハノイ、ナムディン港、ベンスイの3つの主要都市・外港でまとめてある¹⁶。一方、中部については外港となるトゥレンとそれ以外の区間で2分してある。1934年にはミッシングリンクが解消したことからこの間を追加してあるほか、1933年に開通したラオスへの路線であるタンアップ～ターケーク線の第1期開業区間の終点ナーパオの発着量をラオス発着量として集計してある¹⁷。

この表を見ると、1923年の時点では北部区間では全体の輸送量34.2万トンのうち17.9万トンがハノイ着の輸送となっており、ハノイ向けの輸送が中心となっていたことが分かる。発送はナチャム線の11.0万トンが最も多く、次いで縦貫線の北部2区間の7.9万トンとなっていた。品目別では建設資材の輸送量が9.6万トンと最も多く、うち4.1万トンが縦貫線の北部1区間発となっており、具体的にはフリー発のバラストが3.9万トンを占めていた [CFS (1923) : Table 28]。次いで輸送量が多いのは米であるが、米の発送は北部2区間が約3万トンで最多となっていたのに対し、到着はハノイが2.2万トン、ナムディン港が1.6万トンとナムディン港着の輸送が比較的多くなっていた点が特徴である。ハノイには北部1区間やナチャム

表4 南北縦貫線北側区間の駅別品目別貨物発着量（1923・1934年）（単位：トン）

区間（駅間）		1923年										計	
		米	その他 農産物	食料	林産品	建設 資材	繊維 製品	金属 製品	その他				
広西国境 (ナチャム～ドンダン)	発	3,009	1,289	150	27	111	98	352	4,679	9,714			
	着	19	313	5,652	30	427	251	170	1,850	8,711			
ナチャム線 (タムリン～フトゥソン)	発	12,169	2,718	4,296	861	26,812	497	225	62,891	110,468			
	着	10,088	3,304	7,069	1,580	10,275	384	510	28,777	61,987			
ハノイ (イエーンヴィエン～ハノイ)	発	188	743	8,683	1,329	14,663	165	4,527	13,154	43,451			
	着	22,126	6,551	13,240	15,560	60,388	470	236	60,509	179,081			
縦貫線（北部1） (ヴァンティエン～ナムティン)	発	7,616	1,780	-	302	40,669	302	24	11,001	61,695			
	着	406	285	876	1,235	10,593	63	68	3,683	17,210			
ナムティン港	発	1,221	120	2,659	379	1,623	353	197	4,132	10,684			
	着	16,207	2,903	3,678	7,205	1,726	441	-	4,882	37,041			
縦貫線（北部2） (チウスアイエン～ツォンテイー)	発	29,890	4,748	15,185	7,594	12,357	1,032	169	8,408	79,384			
	着	5,211	1,173	3,009	2,823	10,790	833	4,565	4,918	33,322			
ベンスイ	発	379	3,170	2,550	17,941	121	-	71	2,793	27,026			
	着	415	37	-	-	2,159	4	16	2,439	5,071			
総輸送量		54,472	14,567	33,524	28,432	96,358	2,446	5,566	107,058	342,423			
区間（駅間）	米	その他 農産物		薪炭	油	林産品	建設 資材	繊維 製品	金属 製品	その他	計		
		発	3,444	1,058	4,943	421	1,892	4,680	29	214	5,335		
縦貫線（中部） (トンハ～ホアミー)	着	143	1,092	4,103	889	1,608	4,004	495	4,387	3,540	20,262		
	発	37	1,024	13	549	274	3,409	484	4,311	2,818	12,920		
トウレン (トウレン中央～トウレン市場)	着	3,338	990	853	81	558	4,044	18	138	4,612	14,633		
	発	3,481	2,082	4,956	970	2,166	8,089	513	4,525	8,153	34,935		

1934年

区間 (駅間)	農産物	食料	石炭・薪炭	油	林産品	建設資材	繊維製品	金属製品・機械	工業製品	その他	計
広西国境 (ナチャム～ドンドアン)	発	4,308	4	2,019	6	113	154	20	38	359	7,022
	着	39	4,183	111	747	21	438	125	118	84	5,930
ナチャム線 (ナムリン～フートゥソン)	発	15,126	4,018	46,978	292	2,094	16,038	450	461	2,850	88,505
	着	9,552	4,979	3,725	558	1,914	3,427	532	1,012	2,277	28,145
ハノイ (イエングイエ～ハノイ)	発	3,300	5,038	340	3,345	468	2,519	170	1,979	1,097	20,452
	着	14,869	5,666	43,974	111	7,519	26,881	739	719	3,768	104,770
縦貫線(北部1) (ヴァンティエ～ナムティン)	発	7,082	1,143	224	10	17	16,256	709	180	440	26,112
	着	2,423	1,484	2,883	127	270	2,794	86	313	940	11,397
ナムティン港	発	2,512	3,486	495	378	56	892	137	293	501	9,224
	着	16,683	3,066	400	244	1,486	122	87	58	2,101	24,329
縦貫線(北部2) (チウスイエ～ツォンティン)	発	34,698	7,402	2,455	330	734	1,578	352	648	4,356	52,878
	着	20,112	4,411	1,455	801	1,621	9,637	862	1,148	1,976	43,308
ベンスイ	発	694	1,965	4	8	8,687	6,505	2	705	34	19,605
	着	2,697	526	-	67	572	466	9	24	42	4,489
縦貫線(ミッシンダグリンク北) (タントウオン～ハタイン)	発	4,448	181	42	25	1,468	174	3	15	385	7,525
	着	3,256	579	-	281	97	245	37	50	146	4,792
ラオス (ナーハオ)	発	251	-	-	1	-	-	-	-	9	260
	着	2	33	6	280	-	606	17	24	28	996
縦貫線(中部) (ドンハ～ホアミー)	発	3,696	648	915	428	171	1,943	63	361	907	9,180
	着	5,325	2,006	763	1,745	84	812	510	1,399	911	15,110
トウレン (トウレン中央～トウレン市場)	発	4,661	3,990	658	1,115	5	615	423	1,444	18,779	32,560
	着	5,817	942	811	974	229	1,246	39	534	18,764	30,058
総輸送量		80,774	27,875	54,129	5,936	13,813	46,674	5,190	5,467	31,083	273,325

注1：原資料の数値に誤植が見られることから、一部推計値を用いている。
 注2：各品目に含まれる細目は年によって異なる場合があり、事業用輸送は除外してある。
 出所：CFS (1923)；Tables 28, 29, CFS (1934)；Table 29より筆者作成。

線からも米が到着していたはずであることから、北部2区間から発送された米の多くがナムディン港に到着し、ここから船で輸送されていたことを示唆するものである。一方、中部区間ではトウレン発が1.3万トン、到着が1.5万トンと到着のほうはやや多くなっており、米、薪炭、林産品などが中部区間からトウレンに、繊維製品や金属製品がその逆方向に輸送されていたことから、典型的な外港～後背地間輸送であったことが分かる。

一方、北側のミッシングリンクが解消された後の1934年の時点では農産物輸送が8.1万トンと最も多く、石炭・薪炭輸送が5.4万トンで次いでいた。農産物については北部2区間の到着量が2.0万トンと最も多くなっているが、これはこの区間のヴィンに1.5万トンが到着していたためである〔CFS (1934): Table 29〕¹⁸。石炭・薪炭についてはナチャム線からハノイへの輸送が大半を占め、具体的にはナチャム線のプーランツォン、ティーカオから発送される石炭輸送が主流であり、それぞれ1.8万トン、2.1万トンを発送していた〔Ibid.〕。これらの石炭は北部のターイグエンで採掘されたものであり、ソンカウ川の水運でプーランツォンやティーカオまで運ばれ、そこから鉄道でハノイ方面へと輸送されていたものがあった¹⁹。なお、ラオスのナーパオでは発送が260トン、到着が約1,000トン記録されており、わずかではあるものの貨物輸送が発生していたことが分かる²⁰。

南側区間の輸送状況は1923年と1934年で大きく変化していた。表5のように、1923年の時点ではミト線と南北縦貫線南部区間の輸送量統計は別に計上されており、それぞれ8.4万トン、21.0万トンの輸送量となっていた。ミト線では建設資材の輸送量が圧倒的に多く、碎石が6.9万トンとそのほとんどを占めていた〔CFS (1923) : Table 30〕²¹。南北縦貫線の南部区間では建設資材の7.7万トンが最も多く、薪炭の6.5万トン、林産品の3.7万トンが続いていた。建設資材は南部1区間発サイゴン着が圧倒的に多く、具体的には土砂・碎石がサイゴンから約20km東のディーアンから4.6万トン発送されていた〔Ibid.〕²²。薪炭と林産品も南部1区間から同区間あるいはサイゴン着の輸送が中心であり、その大半がビエンホア木材社 (Société

Forestière de Bienhoa) のドンナイにある森林から森林鉄道で輸送されてきた薪炭や丸太がサイゴンの東方約50km東方にあるチャンボムから発送されており、それぞれ4.1万トン、1.7万トンとなっていた [Ibid.] ²³。薪炭の大半はそのままサイゴンへ輸送され、丸太の多くはビエンホアにある製材所で製材されていた [Doling 2012: 96-97] ²⁴。この年にはビエンホアからは5,400トンの木材が発送されており、ここで製材された木材がサイゴン方面に送られていたものと推測される [CFS (1923) : Table 30]。

一方、1934年の輸送量はミト線、南北縦貫線南部区間合わせて計11.3万トンと1923年と比べて大幅に少なくなっていた²⁵。最も減少したのは石炭・薪炭であり、この11年間に10分の1に激減していることが分かる²⁶。1923年に見られた南部1区間からサイゴンへの輸送、すなわちチャンボム発の輸送が大幅に減ったことがその要因である²⁷。建設資材も3分の1以下に減少しており、かつて最大の発送量を誇っていたディーアンからの発送も1.8万トンまで減っていた [Ibid.]。これ以外の品目の輸送量は横ばいか若干増加傾向にあり、この2つの品目の輸送量の減少が全体に与えた影響が大きかったことが分かる。

なお、1932年にダラット線が全通したことで、南北縦貫線の南側区間ではダラット線への輸送が相対的に多くなっていた。ダラットは標高約1,500mに位置する避暑地であり、1923年の時点ではまだ山麓までしか開通していなかったが、その後ラックレールを用いた登山鉄道の区間が開通し、ダラット向けの輸送が増加したのである。到着量自体は1923年と1934年で大きな違いはないが、輸送量全体が半分以下に減少したことからダラット線への到着比率は高まったことになる。1923年の時点では全体の半分以上が建設資材の到着であったのに対し、1934年には農産物の到着量が約2,000トンと最も多くなっていた。この大半が米であり、ダラット線はサイゴン方面からダラットへの物資輸送に貢献していたことが分かる²⁸。

このように、特定の区間に大量に輸送されていた品目については表4や表5からある程度推測可能である。しかしながら、例えば北部区間と中部

表5 南北縦貫線南側区間の駅別品目別貨物発着量（1923・1934年）（単位：トン）

区間（駅間）		1923年																					
		農産物	薪炭	建設資材	金属製品	その他	油	林産品	建設資材	金属製品・機械	その他	計											
ミト線 (ミト～チヨロン)	発	279	-	55,230	335	4,073																	
	着	303	4,925	53,498	849	5,974																	
サイゴン	発	154	4,925	16,203	643	2,298																	
	着	130	-	17,935	129	397																	
総輸送量		433	4,925	71,433	978	6,371																	
区間（駅間）		米・トウモロコシ	天然ゴム	その他農産物	食品	薪炭																	
		1,448	1	295	3	1,047																	
サイゴン (サイゴン～ゴーヴァップ)	発	1,448	1	295	3	1,047																	
	着	4,215	1,117	1,515	1,435	50,002																	
縦貫線（南部1） (ピンナム～フアンテイエト)	発	1,067	1,134	957	1,082	59,119																	
	着	2,163	24	486	173	10,703																	
縦貫線（南部2） (マールナム～フアンチャヤン)	発	5,452	117	1,078	550	4,006																	
	着	788	111	256	14	4,330																	
ダラット線 (タンミン～ダラット)	発	17	-	11	-	874																	
	着	817	-	85	14	11																	
総輸送量		7,983	1,252	2,341	1,636	65,046																	

1934年

区間 (駅間)		農産物	食料	石炭・薪炭	油	林産品	建設資材	繊維製品	金属製品・機械	工業製品	その他	計
ミト線 (ミト～チャロン)	発	1,179	275	-	364	1	14	-	30	2,583	176	4,623
	着	1,182	112	-	23	492	11,884	-	71	2,525	254	16,544
サイゴン (サイゴン～ゴーヴァップ)	発	4,138	248	268	1,044	171	2,060	26	1,204	3,001	894	13,054
	着	6,066	1,178	4,056	8	13,662	6,215	155	498	186	3,727	35,752
縦貫線 (南部1) (ビンチエウ～ファンティエト)	発	5,527	1,474	6,058	2,142	40,255	19,161	32	459	66	4,633	79,808
	着	1,524	948	2,121	886	26,177	2,331	14	748	878	2,057	37,684
縦貫線 (南部2) (マールム～ナチャン)	発	5,638	990	133	27	210	1,866	126	484	296	3,950	13,720
	着	5,844	489	219	2,013	1,150	1,134	12	709	1,863	3,318	16,750
ダラット線 (タンミー～ダラット)	発	121	1	-	17	927	6	-	142	26	203	1,444
	着	1,988	262	62	664	82	1,543	3	293	521	500	5,919
総輸送量		16,603	2,988	6,458	3,595	41,564	23,108	184	2,318	5,973	9,857	112,648

注1：原資料の数値に誤植が見られることから、一部推計値を用いている。
 注2：各品目に含まれる細目によっては異なる場合があり、事業用輸送は除外してある。
 出所：CFS (1923)；Tables 30、31、CFS (1934)；Table 30より筆者作成。

区間が結ばれた後で、相互にどの程度の輸送が発生したのかを推計することは難しい。1936年の南北縦貫線の全通によってどのような長距離輸送が出現したのかを把握することも困難である²⁹。路線網が分断されている時期の輸送構造は把握しやすいが、路線網が長くなるにつれて従来から存在した中距離輸送に長距離輸送が加わることで輸送構造が複雑化することから、全体像を解明することは容易ではない。

(2) 滇越鉄道

滇越鉄道については、1930年代までは農産物の輸送が中心であったが、1930年代後半から輸送量に変化が見られる品目が多くなっていた。表6のように、1927年時点で最も輸送量が多かったのは農産物の4.8万トンで、以下建設資材の1.4万トン、食料の1.0万トンと続いていた。1930年代前半はやはり世界恐慌の影響で輸送量が減少する品目が続出するが、農産物については落ち込んだ期間が3年間で短く、全体の輸送量が7～8万トンに低下したことから1933年には農産物が全体の53%を占める状況となっていた。この農産物輸送の復活は、フランス向けのトウモロコシ輸送の発生によるものであった [柿崎 2013: 196]。

その後、1930年代後半に入ると低迷していた輸送量の回復が見られたが、中でも油、建設資材、工業製品の増加が顕著であった。油については1938年に過去最高の2.2万トンを記録しており、世界恐慌前と比較しても約3倍の増加となっていた。これは援蔣物資の輸送と想定され、1939年に輸送量が激減していることからそれは確認できる。建設資材は1939年に2.1万トン、工業製品も前年に1.2万トンまで増加しており、どちらも恐慌前のレベルの1.5倍となっていた。これらについても援蔣物資輸送が反映されていた可能性が高い。なお、表5の数値はベトナム国内で完結する輸送であることから、これらの援蔣物資の多くはハノイからナチャム線経由で広西方面に送られていたはずである³⁰。

さらに、1940年代に入ってから輸送量が大きく増加した品目もいくつか

見られる。滇越鉄道での輸送量も1943年の27.9万トンが最高値であり、世界恐慌前と比べてほぼ倍増していた。輸送量の伸びが最も大きかったのは工業製品であり、1943年には過去最高の9.8万トンを記録しており、世界恐慌前と比較して10倍以上の増加となっていた。ただし、これについては9.0万トンが「その他」と分類されていることから [ASI (1943-46) : 195]、この急増が具体的に何によってもたらされたのかについては判別しない。建設資材も1942年に7.7万トンを記録しており、これも世界恐慌前と比較すると5倍以上の増加となっていた。これについては内訳が判別し、セメント4.3万トン、煉瓦が3.3万トンとなっており、前年と比較するとセメントが約4倍、煉瓦が約3倍の増加率となっていた [ASI (1941-42) : 193]³¹。また、石炭・薪炭の輸送量も1940年以降急増し、1944年には過去最高の4.4万トンに達しており、うち石炭が3.2万トンと大半を占めていた [ASI (1943-46) : 195]。

区間別の貨物発着量については、ハノイの外港であるハイフォンが発送、到着とも最も多くなっていた。表7のように、1923年にはハイフォンが発送5.4万トン、到着5.0万トンと最も多く、次いでハノイの発送3.6万トン、到着4.4万トンが続いていた。この年の滇越鉄道全体の輸送量は計25.0万トンであり、その半分弱がベトナム国内を発着していたことになる。この傾向は1933年での時点でもほとんど変化はなく、ハイフォンの発着量がどちらも約5万トンで、ハノイが発送3.4万トン、到着3.0万トンとなっていた。ただし、この表の中には雲南発着の輸送量も含まれており、1923年の時点ではハイフォン発雲南着が2.2万トン、雲南発ハイフォン着が1.0万トン、1933年の時点でそれぞれ2.5万トン、1.1万トンとなっていた [RCLHY (1929) : 53, RCHY (1933) : 61]。なお、ハイフォン以外のベトナム国内(トンキン)と雲南間の輸送量は微々たるものでしかなかったが、雲南で米不足が発生するとトンキン発雲南着の輸送が増加していた [柿崎 2013: 196-198]。このため、1923年にはトンキン発雲南着の輸送量は4,000トンしかなかったものの、1933年には1.7万トンに増加しており、このうち米が1.4万

表6 浜越鉄道の品目別輸送量

年	農産物	食料	石炭・ 薪炭	肥料・ 獣皮	油	林産品	建設 資材
1927	47,595	10,086	2,015	1,710	6,291	3,062	14,137
1928	60,857	12,813	1,888	1,112	7,874	4,382	8,449
1929	55,773	12,287	2,427	2,031	8,339	5,651	9,857
1930	21,824	14,877	2,060	1,893	15,920	5,243	8,447
1931	25,099	10,168	1,189	947	6,221	3,517	6,219
1932	21,885	11,599	777	475	7,639	2,985	4,319
1933	40,880	8,217	533	545	7,176	1,823	4,051
1934	36,760	6,049	549	380	9,906	2,129	4,086
1935	26,596	6,876	1,400	441	11,402	2,089	3,530
1936	55,154	7,362	1,801	636	13,988	2,497	2,665
1937	49,605	11,150	1,806	915	17,223	2,567	4,398
1938	56,551	13,854	1,914	1,177	22,373	4,439	12,579
1939	18,871	14,010	4,561	1,241	2,998	3,236	21,173
1940	29,984	10,078	9,832	985	5,591	3,388	19,030
1941	44,037	12,010	10,240	815	2,738	4,471	21,504
1942	40,443	14,139	10,906	1,954	6,397	8,639	76,648
1943	46,902	13,463	31,572	3,950	6,053	7,696	46,686
1944	38,719	8,684	44,200	653	3,283	5,032	15,126

注：中国国内と仏印～中国間の直通輸送量は含まない。

(1927～1944年) (単位：トン)

繊維 製品	鉄道 資材	金属製品 ・機械	工業 製品	その他	計	出所
2,660	4,144	6,132	8,107	22,021	127,960	RCLHY (1929) : 98-103
2,855	8,372	4,803	8,770	18,067	140,242	RCLHY (1929) : 98-103
1,915	6,688	5,058	8,311	21,001	139,338	RCLHY (1931) : 94-99
3,963	1,673	3,985	9,586	15,454	104,925	RCLHY (1931) : 94-99
1,603	784	5,228	6,374	4,426	71,775	RCLHY (1933) : 90-92
2,188	612	4,214	4,710	3,816	65,219	RCLHY (1933) : 90-92
928	966	4,935	4,710	3,491	78,255	RCLHY (1933) : 90-92
628	717	3,397	3,617	3,560	71,778	RCLHY (1934) : 94-96
1,528	1,928	3,162	4,221	4,346	67,519	RCLHY (1936) : 87-89
2,797	1,449	3,906	4,636	8,808	105,699	RCLHY (1938) : 89-92
3,646	186	4,450	7,085	14,273	117,304	RCLHY (1938) : 89-92
4,427	1,171	4,831	12,006	23,995	159,317	RCLHY (1938) : 89-92
3,555	215	3,432	6,888	20,244	100,424	ASI (1939-40) : 182-183
3,203	898	5,933	42,699	21,355	152,976	ASI (1939-40) : 182-183
1,726	1,374	5,129	27,144	21,473	152,661	ASI (1941-42) : 192-193
2,941	537	4,259	76,296	21,094	264,253	ASI (1941-42) : 192-193
1,089	1,535	4,281	97,979	18,270	279,476	ASI (1943-46) : 194-195
621	809	1,914	72,750	15,993	207,784	ASI (1943-46) : 194-195

表7 濱越鉄道ベトナム国内の駅別品目別貨物発着量（1923・1933年）（単位：トン）

1923年

区間（駅間）	米・ トウモロコシ	その他 農産物	食料	石炭・ 薪炭	油	鉱物	林産品	建設 資材	繊維 製品	金属 製品	その他	計
ハイフォン (ハイフォンドック～ハイフォン市)	発	325	3,878	2,249	6,610	1,104	92	3,160	11,117	2,098	22,640	53,815
	着	22,650	528	1,253	3	7,801	199	321	87	19	16,887	49,748
濱越鉄道（トンキン1） (ワットキヤットスオン～フースイ)	発	4,577	0	27	35	1	29	785	0	10	411	5,876
	着	2,265	74	293	367	1	60	909	24	28	1,114	5,191
ハノイ (イエンザイエ～ハノイ)	発	17,821	663	4,686	867	64	655	2,503	190	60	8,221	35,855
	着	15,410	483	1,964	2,454	130	82	2,269	1,281	1,952	16,305	43,867
濱越鉄道（トンキン2） (ドンアン～ラオカイ)	発	17,543	31	464	983	0	101	178	16	54	11,807	31,237
	着	159	91	3,815	1,318	411	433	2,579	21	95	3,777	12,709
ベトナム計	発	40,484	1,019	9,056	4,144	6,786	876	6,625	11,323	2,222	43,079	126,783
	着	40,484	1,177	7,326	4,142	2,003	774	6,078	1,413	2,095	38,083	111,516
総輸送量	50,148	3,761	21,496	68,188	7,062	8,974	10,811	8,425	14,290	2,525	54,593	250,274

1933年

区間 (駅間)	農産物	食料	石炭・ 新炭	油	鉱物	林産品	建設 資材	繊維 製品	金属・ 製品・ 機械	工業 製品	その他	計
ハイフォン (ハイフォンドック～ハイフォン市)	発	1,661	6,006	783	11,469	140	116	12,610	5,332	5,554	5,075	50,445
	着	33,498	170	0	42	8,872	1,634	48	315	971	5,099	50,763
滇越鉄道 (トンキン1) (ワットキヤットスオン～フースイ)	発	11,474	1,013	0	0	0	10	20	10	45	251	12,823
	着	639	30	31	72	0	119	905	3	63	41	2,389
ハノイ (イエングァイエ～ハノイ)	発	21,843	3,330	183	205	22	925	2,697	168	1,157	2,814	33,957
	着	6,576	4,590	3	5,753	23	83	552	840	3,419	3,731	29,900
滇越鉄道 (トンキン2) (ドンアン～ラオカイ)	発	20,672	274	15	13	250	881	432	9	619	3,268	26,691
	着	699	3,512	498	1,201	0	455	2,521	56	352	1,081	10,602
ベトナム計	発	55,650	10,623	982	11,687	412	1,932	4,849	6,211	7,375	11,408	123,916
	着	41,412	8,302	533	7,067	8,895	2,291	4,091	947	4,783	10,397	93,654
総輸送量		74,817	22,736	78,642	12,953	9,260	8,464	6,912	6,658	8,049	14,846	257,873

注1：原資料の数値に誤植が見られることから、一部推計値を用いている。
 注2：各品目に含まれる細目は年によって異なる場合があり、事業用輸送は除外してある。
 出所：CFS (1923) : Table 32, CFS (1933) : Table 29より筆者作成。

トンを占めていた [RCHY (1933) : 73-75]。表7の1933年の農産物輸送量のベトナム国内の発着量の差が、このトンキンから雲南への米輸送量にほぼ一致していることが確認できる。

品目別の輸送状況については、農産物が内陸からハイフォンへの輸送が中心となり、それ以外はハイフォンから内陸への輸送が中心となっているが、ハノイを発着する貨物も存在することから輸送構造は完全な外港～後背地間輸送とはなっていなかった。1923年の米・トウモロコシ輸送についてはほとんどが米輸送である、主にハノイ以西のトンキン2区間発の米がハノイに到着し、ハノイやトンキン1区間発の米がハイフォンに到着していたものと考えられる。その後、1932年からハイフォンに到着するトウモロコシ輸送が急増して1933年には2.9万トンに達していることから、この年のハイフォン着の農産物輸送のほとんどがトウモロコシであったことになる [Ibid. : 81-83]。一方、油や繊維製品はハイフォン発が圧倒的に多く、ベトナム国内に到着している量が少ないことから、大半がハイフォン発雲南着の輸送であったことになる。これらのハイフォン発が主流となる品目は基本的に輸入品であり、その中にはハノイから南北縦貫線に継送されるものも含まれていた³²。他方で、石炭・薪炭や林産品についてはベトナム国内の発着量が輸送量全体に占める比率は低く、これらの品目の主要輸送区間は雲南内であったことが分かる³³。

このように、滇越鉄道のベトナム国内輸送については、外港～後背地間の輸送が中心となっており、後背地から外港へ向けて一次産品が輸送され、外港から工業製品や油が後背地に向けて発送される状況が確認された。滇越鉄道の輸送状況についての資料が豊富であることから、南北縦貫線よりも輸送状況の把握は容易であり、しかも実際の輸送状況もより単純であった。

(3) カンボジア線とロックニン線

最後に、カンボジア線とロックニン線の貨物輸送について検討する。どちらの路線も1930年代に入って開通したもので、仏印の鉄道網の中では最

も新しい路線であった。このうち、カンボジア線は他の路線とは切り離された孤立した路線であり、将来はタイの鉄道網と接続する予定であった³⁴。一方、ロックニン線も直接他の鉄道網とはつながっていなかったが、サイゴン市内の軌道を介してサイゴンに到達することができた³⁵。このため、どちらの路線でも基本的に輸送は線内のみで行われていた。

表8はカンボジア線の品目別の輸送量を示したものである。1930年代の輸送量は10～20万トン程度で推移しており、1941年以降は輸送量が大幅に減少していることが分かる。1930年代には農産物の輸送量が最多となっており、年によって差があるものの5～15万トン程度となっていた。これは事実上すべて米であり、米がカンボジア線の最も主要な輸送品目となっていた³⁶。1934年の時点では建設資材が2.3万トンで次いでいたが、そのほとんどが碎石であり、1940年代に入ると輸送量は激減していた³⁷。石炭・薪炭は1930年代後半から輸送量が増加し、1939年には過去最高の5.3万トンに達していた。これは事実上すべて薪であり、農産物輸送が激減する1940年代には最大の輸送品目となっていた³⁸。林産品も1930年代末から輸送量が増えており、1940年代には薪炭に次ぐ輸送量を誇っていた。他方で、油や工業製品などの輸送量は少なく、カンボジア線は典型的な一次産品輸送のための路線であったことが分かる。

このため、カンボジア線では内陸部からプノンペンに向けた輸送、すなわち後背地から外港に向けた輸送が主流となっていた。表9のように、1934年にプノンペンに到着した貨物は計12.5万トンであり、この年に輸送された貨物の実に8割がプノンペン着の輸送であった。一次産品の発地については明確な傾向が見られ、米はカンボジア線2区間、すなわちバタンバン県からの発送が中心であった³⁹。他方で薪はカンボジア線1区間、とくにプルサット以東からの発送のみであり、林産品も大半がこの区間からの発送されていた。プノンペン～プルサット間は森林地帯を通過する一方で、プルサット以西はバタンバンを中心に水田地帯を通ることから、主要な発送品目がそれぞれ異なっていたのである⁴⁰。なお、建設資材につ

表8 カンボジア線の品目別輸送量

年	農産物	食料	石炭・ 薪炭	肥料・ 獣皮	油	林産品
1934	110,911	826	10,605	-	818	3,616
1935	66,986	849	11,166	-	899	5,758
1936	115,874	1,256	15,155	322	899	5,437
1937	54,412	1,827	29,147	581	1,398	7,411
1938	153,642	1,891	36,131	415	1,582	10,678
1939	104,026	503	52,883	695	683	14,615
1940	106,729	1,627	39,771	647	1,183	16,577
1941	18,970	4,384	31,458	208	525	7,989
1942	5,804	48	20,260	-	-	3,979
1943	4,162	977	28,787	85	160	10,191
1944	1,106	994	39,477	44	440	15,194
1945	222	212	6,101	-	82	2,975

注：出所が異なるため輸送量の合計値は表1の数値と一致しない。

表9 カンボジア線の駅別品目別

区間（駅間）		米	その他 農産物	食料
プノンペン	発	12	5	738
	着	109,019	1,833	39
カンボジア線1 (トゥオルレアップ～サワーイドンケーオ)	発	10,208	80	69
	着	-	6	126
カンボジア線2 (プレイサワーイ～モンコンブリー)	発	98,820	1,784	20
	着	22	32	661
総輸送量		109,040	1,870	826

注1：原資料の数値に誤植が見られることから、一部推計値を用いている。

注2：事業用輸送を除く。

出所：CFS (1934)：Table 32より筆者作成。

(1934～1945年) (単位：トン)

建設 資材	鉄道 資材	金属製品・ 機械	工業 製品	その他	計	出所
23,037	75	-	4,917	1,390	156,195	ASI (1934-36) : 189
15,172	289	-	4,027	1,097	106,243	ASI (1936-37) : 178
19,083	20	316	3,997	1,740	164,099	ASI (1936-37) : 178
10,232	19	251	6,035	1,606	112,919	ASI (1937-38) : 187
3,784	61	405	8,296	9,654	226,539	ASI (1937-38) : 187
15,267	-	225	-	319	189,216	ASI (1939-40) : 180-181
31,333	5,092	530	-	3,846	207,335	ASI (1939-40) : 180-181
20,678	835	1,579	-	6,912	93,538	ASI (1941-42) : 190-191
4,696	-	-	-	40	34,827	ASI (1941-42) : 190-191
1,184	521	103	-	547	46,717	ASI (1943-46) : 191-192
2,448	20	58	1,265	642	61,688	ASI (1943-46) : 191-192
348	-	-	196	149	10,285	ASI (1943-46) : 193

貨物発着量 (1934年) (単位：トン)

石炭・薪炭	油	林産品	建設 資材	その他	計
1	767	26	903	5,693	8,145
10,600	50	3,409	90	443	125,482
10,594	47	3,455	12,145	117	36,715
-	149	134	12,405	381	13,201
10	5	136	9,989	572	111,336
5	619	73	10,541	5,558	17,511
10,605	818	3,616	23,037	6,382	156,195

表10 ロックニン線の品目別輸送量

年	農産物	食料	石炭・ 薪炭	肥料・ 獣皮	油	林産品
1937	14,591	116	14,443	1,234	1,326	8,921
1938	17,292	123	7,903	1,014	1,767	12,150
1939	19,383	-	4,585	53	1,731	7,917
1940	21,709	-	6,168	636	1,504	4,556
1941	23,567	-	8,358	583	971	5,145
1942	16,604	-	7,072	121	32	5,962
1943	10,154	1,242	12,034	369	453	21,573
1944	10,990	-	14,472	548	555	13,947
1945	2,823	215	4,582	81	191	1,214

注：出所が異なるため輸送量の合計値は表1の数値と一致しない。

いてはバツタンバン着が8,400トンと最も多くなっており、プノンペンの発着量が少なくなっていた⁴¹。

そして、米産地がバツタンバンに偏っていたことで、1941年のタイへの「失地」割譲により、カンボジア線は最大の輸送品目であった米輸送の大半を失うことになったのである。タイが仏印に対してメコン川を両国の国境線とすることで1904年と1907年に割譲した「失地」を返還するよう求めたことに端を発した両国間の衝突は1940年11月に始まり、日本の調停の結果翌年5月に「失地」の大半をタイに返還することで合意した〔柿崎 2007: 163-168〕。これによってプノンペンから198kmの地点にあるサワーイドーンケーオが新たな国境となり、サワーイドーンケーオ〜モンコンブリー間132kmがタイ領に含まれたことでカンボジア線の運行区間が削減された⁴²。表9のカンボジア線2区間が「失地」内に位置し、カンボジア線沿線の米の主要な産地はタイ領に編入されたのである。これによってタイ領に入った区間との直通列車の運行はなくなり、「失地」内の米はプノンペンではなくバンコクに向けて輸送されるようになった⁴³。

一方、ロックニン線も外港と後背地を結ぶ路線であったが、カンボジア

(1937～1945年) (単位：トン)

建設 資材	金属製品 ・ 機械	工業 製品	その他	計	出所
16,210	933	221	535	58,530	ASI (1937-38): 187
19,109	893	421	636	61,308	ASI (1937-38): 187
21,053	129	-	-	54,851	ASI (1939-40): 180-181
33,873	227	-	-	68,673	ASI (1939-40): 180-181
36,127	779	-	-	75,530	ASI (1941-42): 190-191
18,906	59	-	899	49,655	ASI (1941-42): 190-191
7,141	58	2,154	705	55,883	ASI (1943-46): 191-192
6,699	42	1,406	764	49,423	ASI (1943-46): 191-192
931	-	214	150	10,401	ASI (1943-46): 193

線ほど輸送構造は単純ではなかった。表10のように、この路線での主要な輸送品目は農産物、石炭・薪炭、林産品、建設資材の4種であり、1930年代は建設資材と農産物の輸送量が多く、1940年代に入って石炭・薪炭と林産品が増加し、建設資材が減少していた。そもそもこの路線は沿線の天然ゴムプランテーションの所有者が天然ゴム輸送のために計画したものであり、主要な輸送品目は天然ゴムとなるはずであった [Doling 2012: 66-67]⁴⁴。実際に、農産物の大半が天然ゴムであり、1940年には2.2万トンの農産物のうち天然ゴムの輸送量は1.7万トンと約4分の3を占めていた [ASI (1939-40) : 180-181]。しかしながら、それ以外の輸送需要も少なからず存在しており、同年には薪が6,200トン、木材が4,500トン、煉瓦が1.8万トン、碎石が1.4万トン輸送されていた [Ibid.]。すなわち、沿線の森林からの薪や木材や、建設資材も主要な輸送品目であったことになる。なお、林産品が1943年に急増しているが、これは薪輸送量の増加に加えて、木炭の発送が大量に発生したためであった⁴⁵。

これらの主要品目のうち、建設資材以外は後背地から外港への輸送が中心であった。表11はロックニン線の駅別貨物発着量を示しており、バンド

表11 ロックニン線の駅別品目別貨物発着量（1937年）
（単位：トン）

駅		農産物	石炭・ 薪炭	肥料・ 獣皮	油	林産品	建設 資材	その他	計
ロックニン	発	3,431	1	10	-	5,953	10	113	9,518
	着	1,344	260	259	300	327	2,980	427	5,897
ホンクアン	発	4,402	6	82	1	1,366	143	268	6,268
	着	1,249	2,135	253	778	1,357	11,567	1,027	18,366
タンカイ	発	2,605	2,005	10	-	20	31	77	4,748
	着	617	1	170	179	195	1,396	114	2,672
チョンタン	発	366	8,080	-	-	276	60	61	8,843
	着	94	1	66	44	205	181	45	636
バウバン	発	574	4,310	-	-	-	350	46	5,280
	着	1	-	426	26	88	26	12	579
ベンドンソー	発	2,873	18	688	1,275	1,039	15,197	1,048	22,138
	着	6,786	11,080	60	-	6,590	60	436	25,012
ゴーヴァップ	発	340	23	445	50	254	419	540	2,071
	着	4,500	966	-	-	145	-	93	5,704
総輸送量		14,591	14,443	1,234	1,326	8,907	16,210	2,155	58,866

注1：原資料の数値に誤植が見られることから、一部推計値を用いている。

注2：原資料のゴーヴァップの数値には誤植があるが、場所が判別しないので原資料通りの数値としている。

出所：鉄道省 [1942] より筆者作成。

ンソーが発送量、到着量とも最大となっていることが分かる。ゴーヴァップはサイゴン市内の駅であり、市内軌道と南北縦貫線の接続駅であった。原資料には説明はないものの、ベンドンソー発着の貨物はそのまま市内軌道経由でサイゴンを発着する貨物となり、ゴーヴァップ発着の貨物は市内軌道経由で南北縦貫線に継送される輸送であったものと推測される⁴⁶。後背地に当たる各駅ではホンクアン以外は発送量のほうが多いが、ホンクアンは到着量が発送量の3倍程度あり、終点のロックニンも到着量が多くなっていることが分かる。

農産物については、天然ゴムが各駅から発送されてベンドンソーやゴーヴァップに到着していたが、逆にベンドンソーから内陸に向けて発送されていたものは米であった可能性が高い⁴⁷。薪についても基本的に内陸から

サイゴンへの輸送であり、チョンタンの発送量が8,000トンと最も多いが、ホンクアンは発送がほとんどなく逆に到着が2,100トンも存在していた。林産品はロックニンが最大の発送駅であり、やはりベンドンソー着が最大となっているが、ベンドンソーからも1,000トン程度の発送があり、これがホンクアンに到着していた可能性が高い。同様に、建設資材もベンドンソー発が1.5万トンと最大となり、ホンクアンにその大半が到着していた。ホンクアンはこの鉄道沿線の天然ゴム生産の拠点であり、1938年の時点で約5,000人のベトナム人労働者が天然ゴムプランテーションで雇われていた [Robequain 1944: 214-215]。このため、プランテーションでの労働者用の宿舎の整備などに木材や煉瓦が到着していたものと想定される。

このように、1930年代に開通したカンボジア線とロックニン線は外港～後背地間の鉄道であり、それぞれ米、天然ゴム輸送を目的として建設されたことから、後背地から外港への輸送が中心であった。ただし、ロックニン線では沿線のプランテーション開発目的のための逆方向の輸送も見られた点がカンボジア線とは異なっていた。

3. 仏印鉄道の貨物輸送の特徴

(1) 低い米輸送の比率

これまで見てきたように、仏印鉄道の貨物輸送については、資料上の制約があるものの、各線における主要な輸送品目と輸送ルートはある程度判別し、それぞれの特徴も明らかになった。それらを踏まえて仏印鉄道における貨物輸送の特徴を挙げると、①米輸送の比率の低さ、②限定的な外港～後背地間輸送、③戦争関連輸送の増加の3点が見いだせよう。以下順番にそれぞれ検討していく。

最初の米輸送比率の低さは、仏印と並ぶ主要な米輸出国であったタイ、ビルマと比べれば一目瞭然である。仏印、タイ、ビルマでは19世紀後半からメコン、チャオプラヤー、イラワジ（エーヤワディー）の各デルタで

の輸出米生産のための開田が進み、1930年代半ばにはそれぞれ年間に平均132万トン、139万トン、307万トンを輸出しており、インドシナ半島は当時世界最大の米輸出基地として機能していた [レイサム1999: 39-43]。仏印では北部の紅河デルタも古くからの米生産地であり、1940年の米生産量はメコンデルタの位置するコーチシナが約300万トンであったのに対し、紅河デルタの位置するトンキンは約105万トンであった [小林 1942: 68]。しかしながら、紅河デルタの米は基本的に域内消費用であり、輸出米の95～97%がメコンデルタのサイゴンから輸出されていた [Ibid. : 84]。このため、インドシナ半島では仏印のサイゴン、タイのバンコク、ビルマのラングーンが主要な米輸出港となっていた。

そもそも、仏印鉄道における米輸送量は、本論で用いた資料からは断片的にしか判別しない。表12は判別する限りの各線における米輸送量をまとめたものである。カンボジア線については農産物輸送量が事実上米輸送量となるが、それ以外の路線については米以外の農産物輸送も少なからず存在することから、農産物輸送と米輸送を同じものと捉えることができず、細目別の輸送量が判別する年のみを集計している。これを見ると、1922年の時点で滇越鉄道を除き6万トン、1929年の時点では全線合わせて11.6万トンと、輸送量が非常に少ないことが分かる。1930年代に入ってカンボジア線が開通したことで輸送量は倍増し、1940年には表中で最大値となる22.5万トンを記録している。しかしながら、翌年のタイへの「失地」割譲によってカンボジア線の輸送量が落ち込み、他線での輸送量の増加もあったものの1943年の18.4万トンまでしか回復せず、その後激減していた。これに対し、タイとビルマの米輸送量は仏印を大きく上回っており、1930年代後半の平均輸送量はそれぞれ62万トン、122万トンであった [柿崎 2009: 398、柿崎 2016: 23]。

このため、タイとビルマと比べると仏印鉄道での米輸送比率は明らかに低くなっていた。図5のように、滇越鉄道の数値を除いた1922年で10%弱、全線を含んだ1929年の時点で13%であり、カンボジア線開通後に若干数値

表12 米輸送量の推移（1922～1945年）（単位：トン）

年	南北縦貫線			ロッキ ニン線	カンボ ジア線	滇越鉄道	計
	北部	中部	南部				
1922	51,000	2,000	7,000			N.A.	60,000
1929	75,280		7,954			32,748	115,982
1930	N.A.		10,396			16,573	N.A.
1931	N.A.		13,081			21,121	N.A.
1932	N.A.		4,902			10,654	N.A.
1933	N.A.		N.A.			10,374	N.A.
1934	N.A.		N.A.		109,041	9,721	N.A.
1935	N.A.		N.A.		66,411	13,483	N.A.
1936		N.A.			N.A.	12,257	N.A.
1937		N.A.		N.A.	N.A.	13,251	N.A.
1938		N.A.		N.A.	N.A.	14,579	N.A.
1939		71,555		3,813	99,538	13,849	188,755
1940		91,929		4,426	103,113	25,246	224,714
1941		109,409		5,655	17,797	32,053	164,914
1942		115,642		5,839	5,459	29,065	156,005
1943		141,573		5,023	947	36,163	183,706
1944		72,828		3,332	571	34,366	111,097
1945		30,238		2,823	222	N.A.	33,283

注：ニャチャム線とミト線はそれぞれ南北縦貫線の北部、南部区間に含む。
 出所：ASI (1913-22)：189、ASI (1923-29)：257、ASI (1939-40)：180-183、
 ASI (1941-42)：190-193、ASI (1943-46)：191-194、RCLHY (1931)：83-89より
 筆者作成。

は増加して1940年にはおそらく過去最高の18%に達したものの、翌年以降はカンボジア線の輸送量激減の影響を受けて低下していることが分かる。これに対し、タイでは開戦まではほぼ30～50%程度で推移しており、最高値は1934年の51%となっており。ビルマもほぼ40%程度で推移しており、最高値は1931年の46%となっていた。このように、米の三大輸出基地にもかかわらず、仏印鉄道における米輸送量はタイとビルマと比べて大幅に少なく、鉄道輸送比率も低くなっていたのである。

（2）限定的な外港～後背地間輸送

このように仏印鉄道での米輸送量が少なかった理由は、仏印には米輸送

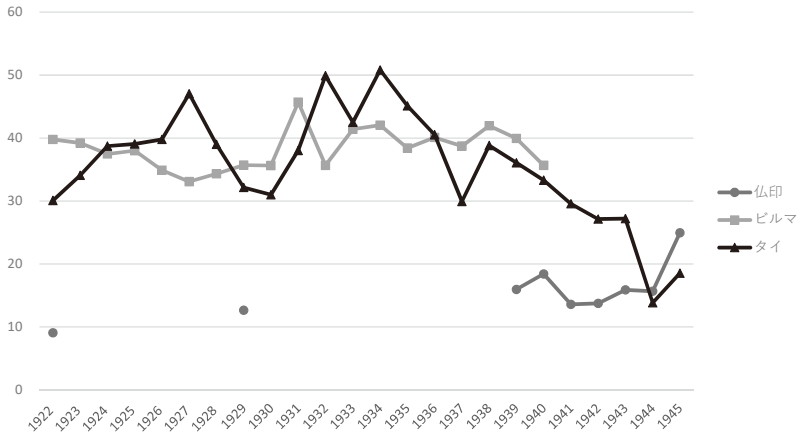


図5 米輸送比率の推移（1922～1945年）（単位：％）

注：仏印の1922年と1945年の数値は滇越鉄道を含まない。

出所：仏印：ASI (1913-22)：189、ASI (1923-29)：257、ASI (1939-40)：180-183、ASI (1941-42)：190-193、ASI (1943-46)：191-194、RCLHY (1931)：83-89、ビルマ：RRI (1922-23) Vol. II: 116-138、RRI (1923-24) Vol. II: 118-123、RRI (1924-25) Vol. II: 112-117、RRI (1925-26) Vol. II: 120-133、RRI (1926-27) Vol. II: 124-137、RRI (1927-28) Vol. II: 128-139、RRI (1928-29) Vol. II: 128-139、RRI (1929-30) Vol. II: 160-174、RRI (1930-31) Vol. II: 163-176、RRI (1931-32) Vol. II: 162-176、RRI (1932-33) Vol. II: 162-176、RRI (1933-34) Vol. II: 162-176、RRI (1934-35) Vol. II: 162-176、RRI (1935-36) Vol. II: 162-176、ARB (1937-38)：5、ARB (1938-39)：7、ARB (1940-41)：7、タイ：柿崎 [2000]: 224-225、230-231、柿崎 [2009]：398-399より筆者作成。

に用いられる外港～後背地間鉄道がカンボジア線以外には事実上存在しなかったためである。仏印における外港～後背地間鉄道としてはハイフォンと昆明を結ぶ滇越鉄道、プノンペンからタイ国境に向かうカンボジア線、サイゴンから北に向かうロックニン線の3線が存在した。滇越鉄道はルートの的に最も外港～後背地間鉄道の名にふさわしかったが、ベトナム国内に限定すると外港～後背地間輸送の機能はそれほど高くなかった。この路線のハノイ～ハイフォン間は紅河デルタの稲作地帯を通過しているものの、この間では水運が利用可能であることから鉄道による米輸送は少なかった。ハノイからヴィエッチにかけては若干の米の発送も見られたが、ヴィエツ

チ以遠は米生産量も減ることから米の発送はほとんどなかった。さらに、紅河デルタは輸出米の生産地ではなかったことから、外港ハイフォンへの米輸送の必要性も高くなかった。この結果、滇越鉄道の外港～後背地間輸送の機能は限定的であった⁴⁸。なお、上述したように紅河デルタでは南北縦貫線の北部2区間発ナムディン港着の米輸送も外港～後背地間輸送として機能しており、確認できる限りでは1929年に最高値の3.4万トンがナムディン港に到着していた [CFS (1929) : Table 27]。

これに対し、カンボジア線はプルサット以西に稲作地帯が存在し、この地域からの米輸送がこの路線の最大の任務となっていた。バタンバンからは水運でもサイゴン方面への輸送は可能であったが、メコンデルタとは異なり乾季の輸送は不可能であった⁴⁹。このため、米輸送が新たに開通した鉄道の最大の輸送品目となり、カンボジア線は典型的な外港～後背地間鉄道として機能することになったのである。しかしながら、カンボジア線沿線の余剰米量はそれほど多くはなく、カンボジアから米輸出力は鉄道開通前も開通後も年間10～20万トン程度しかなかった⁵⁰。薪や木材などの輸送量もそれほど多くはならなかったことから、路線全体の貨物輸送量も多くても20万トン程度でしかなかった。このため、カンボジア線での外港～後背地間輸送もまた、量的には多いとは言えなかった。

ロックニン線も外港～後背地間鉄道であったが、この路線はコーチシナに存在したものの、沿線は稲作地帯ではなく天然ゴムのプランテーションが並ぶ丘陵地帯であり、米輸送については逆に外港から後背地に向けて輸送されていた。天然ゴムの発送は確かに後背地から外港に向けて行われており、薪や木材も同方向に輸送されてはいたものの、いずれも輸送量自体は多くなかった。このため、路線全体の貨物輸送量はカンボジア線よりもさらに少なく、年間6～7万トン程度でしかなかった。

南北縦貫線の南部区間も稲作地帯ではなく丘陵地帯を通ることから、こちらも後背地から外港への米輸送にはほとんど貢献していなかった。表13はサイゴン駅を発着する米輸送量をまとめたものであるが、多い年には年

表13 サイゴン駅の米発着量の推移（1923～1934年）（単位：千トン）

年	発送			到着			出所
	精米	粳米	計	精米	粳米	計	
1923	N.A.	N.A.	1,442	N.A.	N.A.	4,212	CFS (1923) : Table 31
1924	N.A.	N.A.	2,285	N.A.	N.A.	1,477	CFS (1924) : Table 31
1925	3,412	N.A.	N.A.	2	N.A.	N.A.	CFS (1925) : Table 31
1926	2,910	256	3,166	37	4,842	4,879	CFS (1926) : Table 31
1927	3,434	200	3,634	85	5,473	5,558	CFS (1927) : Table 30
1928	4,348	N.A.	N.A.	3	N.A.	N.A.	CFS (1928) : Table 29
1929	4,870	N.A.	N.A.	79	N.A.	N.A.	CFS (1929) : Table 29
1930	3,059	126	3,185	54	2,971	3,025	CFS (1930) : Table 29
1931	8,819	N.A.	N.A.	19	N.A.	N.A.	CFS (1931) : Table 29
1932	2,619	N.A.	N.A.	329	N.A.	N.A.	CFS (1932) : Table 29

注1：ミト線の発着量を除く。

注2：1923～1924年の数値はメイズとその他の穀物も含む。

間約5,000トンの粳米の到着が見られるものの、精米の発送も年に3,000～4,000トン存在していることから、沿線からサイゴンに運ばれてくる米は必ずしも多いとは言えなかった⁵¹。唯一デルタ地帯を通過していたのはミト線であったが、こちらは滇越鉄道のハイフォン～ハノイ間と同じく水運が利用可能な区間であったことから、米輸送はほとんど存在しなかった⁵²。すなわち、仏印最大の輸出米の産地であったメコンデルタ周辺の鉄道網はいずれも米輸送には貢献しておらず、仏印最大の外港であったサイゴンに鉄道で輸送されてくる米がほぼ皆無であったことになる。これがバンコクやラングーンといった他の米輸出港との大きな違いであった⁵³。

このため、仏印における外港に立地する駅の貨物発着量は、タイやビルマに比べて格段に少なくなっていた。表14のように、ハイフォンの貨物発着量が16.3万トン、サイゴンが14.0万トンとなり、メコン川水運でサイゴンに結ばれるブノンベンを加えたとしても、サイゴンが24万トンに増えるのみであった。これに対し、バンコクの発着量は60万トンを超えており、ラングーンは米の到着のみで約90万トンとなっていた。ラングーンについては発送量が得られないが、バンコクと同じく発

表14 外港駅の貨物発着量（1937年）（単位：千トン）

国名	外港	発送量	到着量	計	備考
仏印	ハイフォン	96	67	163	ハイフォン港を含む
	サイゴン	47	93	140	ベンドンソー、ゴーヴァップを含む
	プノンペン	11	92	103	
タイ	バンコク	179	450	629	バンコクノーイを含む
ビルマ	ラングーン	N.A.	877	877	米のみ
	モールメイン	N.A.	36	36	米のみ
	パセイン	N.A.	24	24	米のみ

注：ビルマの駅別発着量の統計が存在しないため、1939年の米の到着駅別の比率を用いて1937年の米輸送量から各駅の米到着量を計算している。
 出所：仏印：鉄道省 [1942]、タイ：柿崎 [2018]：561-566、ビルマ：柿崎 [2016]：23より筆者作成。

送よりも到着のほうが大幅に多くなっていた状況は変わらないはずである。すなわち、タイとビルマでは後背地から外港への米輸送量が圧倒的に多くなっており、米輸送量の多さが結果として外港～後背地間輸送を拡大させていたのである。サイゴンとプノンペンでは到着量のほうが多いものの、ハイフォンの発送量が到着量を上回っていたということは、やはり滇越鉄道が後背地から外港への一次産品輸送に十分参入できていなかったことを示している。

（3）戦争関連輸送の増加

戦争関連輸送の増加については、仏印が戦争に巻き込まれる1940年以前から既に援蔭物資輸送という形で現れていた。前述したように、1930年代後半に仏印鉄道の輸送量は急増しており、図2のように滇越鉄道の中国区間および仏印～中国間を含めると1939年が最高値となっていた。滇越鉄道の仏印～中国間が援蔭物資輸送の中心ではあったものの、ナチャム線経由の輸送も存在しており、表1のようにナチャム線の輸送量は1936年の13.3万トンから1939年の36.5万トンへとこの間に2.7倍増加していた。1936年は南北縦貫線の全通の年であり、これによる輸送量の増加と援蔭物資輸送による増加がちょうど同時期に当たっているが、この間に滇越鉄道全体で

は輸送量が24万トン増加していたことから、ナチャム線の輸送量の増加と合わせて20～30万トン程度が援蒋物資輸送による輸送量の増加であったと言えよう⁵⁴。

ところが、仏印鉄道では援蒋物資輸送が中止された後も一部路線での輸送量の増加傾向が少なくとも1943年まで続いていた。図6は路線別の戦時中のトンベース輸送量の変化を示したものであり、1937～1939年の輸送量の平均値を100とする指数で表示したものである⁵⁵。ビルマについては戦時中の数値が得られないため除いてあり、タイはチャオプラヤー川東岸の北線、東北線、東線と西岸の南線に分けて示してある。これを見ると、1941年はカンボジア線を除いていずれも100を上回っており、翌年にはタイの西岸線とロックニン線で100を下回ったものの、滇越鉄道は210と大幅に増加していたことが分かる。そして、滇越鉄道は1943年にはさらに増加して指数は過去最高の222となっており、南北縦貫線、ロックニン線、タイ西岸線がほぼ100を維持していることが分かる。翌年にはほとんどの路線で減少に転じるものの、少なくとも1943年までは輸送量が増加あるいは横ばいという状況であったことは分かる。

カンボジア線の指数の大幅な低下は、1941年の「失地」割譲に伴う米輸送量の激減を反映したものであったが、タイの東岸線の指数が1942年に半減していたのは、日本軍の軍事輸送の発生に伴う後背地から外港への一次産品輸送が激減したことによるものであった。米を中心とする内陸の後背地で産出される一次産品を外港バンコクへ輸送していたのは東岸線であり、1937～1939年の平均輸送量は年間136万トンと、図6で掲げた路線の中で最大の輸送量となっていた。しかしながら、1941年末の開戦と共に日本軍の軍事輸送が始まったことで、後背地からバンコクへ一次産品を輸送していた車両は日本軍の軍事輸送に転用され、後背地から外港への一次産品輸送は壊滅状況となった〔柿崎 2018: 475-477〕。他方で、マレー半島を縦貫する西岸線は後背地から外港への一次産品輸送を行っていなかったことから平均輸送量も約30万トンと少なく、日本軍の軍用列車運行による輸送力

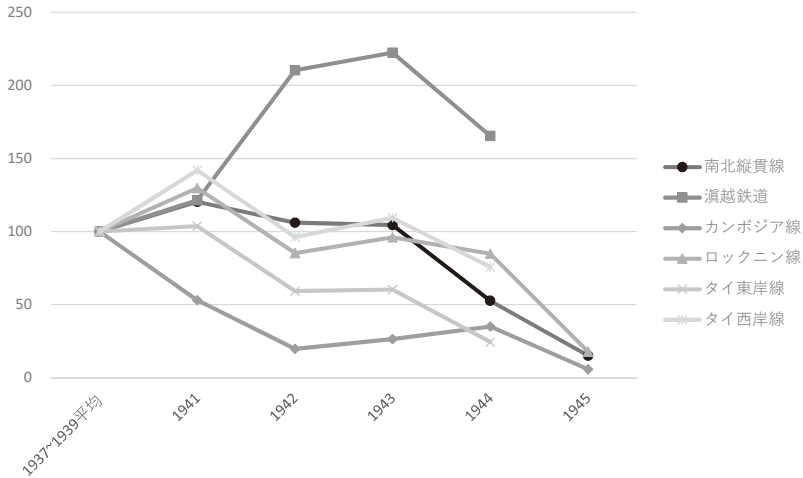


図6 路線別の戦時中輸送量(トンベース)の変化(1941～1945年) (単位:指数)

注：滇越鉄道の中国国内および仏印～中国間の輸送量は含まない。

出所：仏印：表3、表5、表7、表9、タイ：柿崎 [2018]：567-568より筆者作成。

の削減も限定されていた [Ibid. : 477-479]。この結果、東岸線に比べて西岸線のほうが戦時中の落ち込みが少なく、1944年でも指数76を維持していた。

さらに、戦争が始まると仏印鉄道全体のトンキロベースの貨物輸送量が大幅に増加していた。先の図3のように、貨物輸送量は1938年に急増して3.4億トンキロとなった後、翌年から1941年まで4億トンキロ程度で推移していたが、1942年にさらに50%増加して6億トンに達していた。翌年にはさらに微増して6.1億トンキロとなり、最高値を記録していた。このように、トンキロベースで見た場合、開戦後に輸送量が急増していたのである。このトンキロベースの輸送量の急増は南北縦貫線の平均輸送距離の増加によるものであり、図7のように、南北縦貫線での平均輸送距離は1940年には300km程度であったが1943年には過去最高の690kmに達していた。他線における平均輸送距離は1940年代に入って横ばいか減少傾向にあったことから、

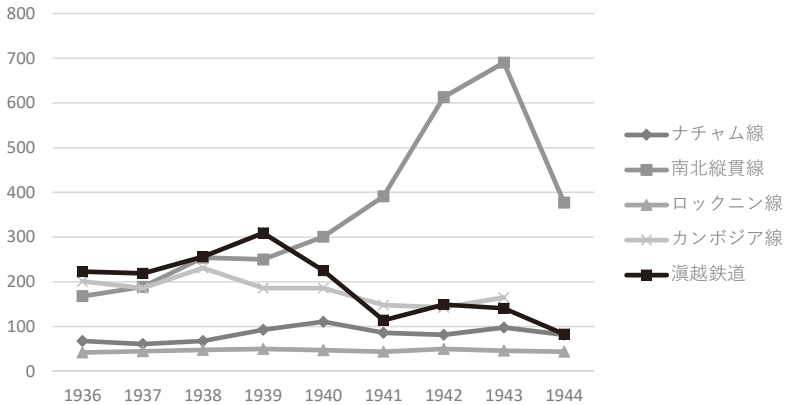


図7 路線別の平均輸送距離 (1936～1944年) (単位：km)

注：滇越鉄道は中国国内および仏印～中国間の輸送も含む。
出所：図3と同じ。

1940年代のトンキロベースの輸送量の増加は南北縦貫線での平均輸送距離の急増の結果に他ならない⁵⁶。すなわち、南北縦貫線ではトンベースの輸送量こそ1941年に最高値を記録し、その後1943年までは横ばいであったものの、この間に長距離輸送の比率が大幅に伸びていたのである。690kmはハノイ～フエ間とほぼ同じく距離であり、全通したばかりの南北縦貫線が長距離貨物輸送に貢献していたことが確認できる。

仏印においても日本軍の軍事輸送は行われており、例えばビルマ攻略作戦に参加した第55師団主力の約1.3万人の兵員は開戦当時滞在していたハイフォン、ハノイから南北縦貫線でサイゴンに向かい、その先プノンペンまで徒歩行軍や自動車で移動した後、再び列車でカンボジア線からタイの東線に入ってバンコクに向かっていた [防衛研修所戦史室 1967: 78-82]⁵⁷。1942年1月に同ルートでハノイからバンコクに向かった独立混成第4連隊第3大隊 (独立歩兵第138大隊) の萩原正巳によると、ハノイからサイゴンまでは貨車で3昼夜かかったという [久本編 1979: 25-26]⁵⁸。このように、開戦直後から日本軍は仏印鉄道による軍事輸送を行っており、

タイと同様に一般輸送に影響を与える可能性もあった。

しかしながら、実際には仏印鉄道においてはタイの東岸線のような日本軍の軍事輸送に起因する輸送量の減少は見られず、滇越鉄道のようにむしろ輸送量が平時を大幅に上回る路線も出現していた。この要因の1つとして、仏印鉄道の鉄道車両数がタイより豊富であった点が挙げられる。1936年の時点でカンボジア線を除いた仏印鉄道の車両数は機関車255両、客車604両、貨車3,162両であった〔ASI (1936-37) : 117〕⁵⁹。これに対し、1941年の時点でタイの鉄道の車両数は機関車200両、客車348両、貨車3,915両となっており、機関車の数は仏印と比べて50両以上少なくなっていた〔SYT (1940-44) : 308〕⁶⁰。貨車の数はタイのほうが多くなっているが、実際にはタイの貨車はほとんどが2軸車であったのに対し、仏印の貨車の大半が4軸（ボギー）車であり、1両当たりの輸送力が倍であることを考慮すると、タイの鉄道の輸送力はすべての点で仏印に劣っていた⁶¹。しかも、仏印鉄道の総延長はカンボジアを除いて1941年の時点で3,033kmであったのに対し、タイの鉄道は3,214kmと仏印を約200km上回っていた〔ASI (1939-40) : 272、柿崎 2010: 83〕。

さらに、タイは「失地」回復とともにカンボジア鉄道のサーワイドーンケーオ～モンコンブリー間132kmと仏印から建設を継承したモンコンブリー～アランヤプラテート間70kmの区間を新たに鉄道網に組み込むことになり、限られた車両で計3,400kmの鉄道網の運営を行わざるを得なくなっていた。このように、仏印の車両数にタイに比べると余裕があったことが、日本軍の軍事輸送が始まっても即座に一般輸送に影響が出なかった主要な要因であると考えられる。

このように、仏印鉄道では援蔣物資輸送による輸送量の増加が1930年代後半にみられたのみならず、1940年に日本軍が駐屯を開始してから1943年に至るまで、輸送量は横ばいか増加傾向にあり、トンキロベースの輸送量で見ると開戦後は大幅に増加していた。開戦によって鉄道輸送力を日本軍に奪われることで一般輸送量が大幅に減少したタイとは異なり、仏印

では一般貨物輸送の増加が少なくとも戦争中期までは見られたのである。

おわりに

本論は戦前から戦中にかけての仏印鉄道における貨物輸送に焦点を当て、主要輸送品目と主要輸送区間を解明することを目的とした。仏印鉄道の輸送量は1930年代後半に大幅に増加し、1930年代末から1940年代初めにかけて最も多くなっていた。とくに、1930年代後半に平均輸送距離が大幅に伸びたことから、南北縦貫線の開通によって長距離貨物輸送の比率が高まったことが確認された。また、同じ時期に援蒋物資輸送によってナチャム線や滇越鉄道での輸送が増加したことも輸送量の急増のもう1つの背景であった。輸送品目については農産物、建設資材、木材、石炭・薪炭の輸送量が多くなっており、具体的な品目では米、碎石、木材、石炭などが具体的な輸送品目となっていた。

路線別では、南北縦貫線では全線開通までは北側区間のほうが南側区間よりも輸送量が多くなっており、北部では石炭輸送が、南部では木材輸送がそれぞれ特定区間でまとまった量存在していたものの、全体的には短距離の局地的な輸送が中心であり、全線開通後にどの程度の長距離輸送が発生したのかは判別しなかった。滇越鉄道では1930年までは農産物の輸送量が圧倒的に多くなっていたが、1940年代に入ると建設資材、石炭・薪炭、工業製品の輸送量が増加していった。農産物については1930年代に輸出用のトウモロコシ輸送が増加し、援蒋物資と想定される油や工業製品も1930年代後半に急増していた。カンボジア線についてはバタンバン方面からの米輸送が主要な任務であったが、1941年のタイへの「失地」割譲によってその大半が失われ、輸送量は激減した。ロックニン線は天然ゴム輸送を主目的に建設されたが、木材、薪のサイゴン方面への発送の他、沿線のプランテーション向けの食糧や建設資材の輸送も目立っていた。

このような仏印鉄道における貨物輸送の特徴は、米輸送の比率の低さ、

限定的な外港～後背地間輸送、戦争関連輸送の増加の3点に集約された。同じ米輸出国であるにもかかわらず、タイやビルマと比べると仏印鉄道での米輸送量は明らかに少なく、貨物輸送に占める米輸送の比率は低かった。この結果、タイやビルマで大量に行われていた後背地から外港へ向けた一次産品輸送量が相対的に少なく、仏印鉄道における外港～後背地間輸送は非常に限定的であった。そして、仏印鉄道では援蒋物資輸送の発生で1930年代後半に輸送量が大きく増加したが、1940年に日本軍が駐屯を始めてからも1943年までは輸送量が横ばいかむしろ増加しており、日本軍の軍事輸送が始まって一般輸送量が大きく減少したタイとは対照的であった。

今後の課題としては、仏印鉄道における貨物輸送状況を示す資料の探索が挙げられる。本論で使用した資料は断片的なものであり、インドシナ鉄道についても滇越鉄道と同程度の輸送状況を示す年次報告書が存在する可能性はある。また、『鉄道統計』の1935年版以降のものが利用可能であれば、本論では判別しなかった南北縦貫線の開通後の長距離貨物輸送の実体についても解明することができよう⁶²。

註

- ¹ 本論ではインドシナ鉄道と滇越鉄道を合わせて仏印鉄道と称している。
- ² 彼は滇越鉄道の雲南区間の建設に莫大な費用が掛かったものの、この間の輸送量は当初の目標の55万トンに達することはなく、戦前には最大でもkmあたり50万トンでしかなかったと述べている [Rousseau 2014: 11]。彼は輸送量よりもむしろ区間別の収入から雲南区間の収益の低さを説明しており、1930年には滇越鉄道の全収入のうち72%がトンキン区間から得られており、とくにハイフォン～ハノイ間が60%を占めていた [Ibid. 11-13]。
- ³ 路線別の輸送量全体については、『仏印経済論集 (*Bulletin Economique de l'Indochine*: BEI)』から1920年代の一部の数値は入手可能である。
- ⁴ 『滇越鉄道営業報告書』は1910～1919年版がBEIに記載されており、1929～1938年の間の計6年分が国立国会図書館に所蔵されている。ASIも含めてハイフォン～雲南間、ハイフォン～トンキン間 (1930～1938年のみ)、トンキン～雲南間、トンキン内、雲南内の品目別輸送量の統計が存在することから、

インドシナ鉄道の各線よりも具体的な輸送区間が判別する。なお、営業報告については各区間内の輸送のうち重要な輸送品目の具体的な発駅や着駅ごとの輸送量の情報も利用できる。

- ⁵ 現在筆者は1912年から1934年までの間の計14年分の『鉄道統計』を入手できており、このうち1923年版以降に各駅の品目別貨物発着量が掲載されている。この統計は、戦前期のタイ鉄道の年次報告書に記載されている統計と同じく各駅の発着量しか分からないことから、具体的にどの駅からどの駅まで何がどの程度輸送されたのかを示すものではないものの、およその輸送傾向は把握可能である。ただし、同じ年においても路線ごとに品目の区分が異なり、路線ごとの品目の区分も年によって異なることが多いことから、品目別の経年変化を読み取ることは容易ではない。
- ⁶ ただし、原資料である1937年版の『鉄道統計』については日本国内での所蔵が確認されていない。
- ⁷ 実際には、1914年と1919年にグラット線の一部区間計40kmも開通していた。
- ⁸ なお、1941年に141km総延長が減少しているが、これは後述するようにタイに「失地」を返還したことにより、この領域に含まれている路線がタイに移管されたためである。
- ⁹ 表1ではトンキン内の輸送量を用いているが、1930～1938年のみハイフォン～トンキン間の統計が別途計上されていることから、この間については双方の輸送量を対象としている。なお、トンキン内の輸送量の変化を見ると、1929年まではハイフォン～トンキン間の貨物輸送量がトンキン内の輸送量に含まれていることが分かるが、1939年以降はトンキン内の輸送量が大幅に増えていないことから、ハイフォン～トンキン間の輸送量はトンキン内の輸送量に含まれていないものと考えられる。
- ¹⁰ フランスは日本の要請で1938年12月に中国への通過貨物輸送を一時停止したが、翌年2月に日本軍が海南島を占領してトンキン湾とハイフォン港も封鎖したことから、3月20日に対抗措置として通過貨物の輸送を再開し、ハイフォン港に滞っていた赤十字の支援助物資やアメリカの航空機、燃料などが中国に運ばれた [Robequain 1944: 353]。
- ¹¹ 鎮南関はベトナムのドンダンとの間の国境であり、ナチャム線経由の中越国境ルートが通過していた。なお、終点のナチャムは西江に面しており、水運経由で中国への輸送ルートを構築していた。
- ¹² この品目別輸送量の統計は『仏印統計書』に記載されているものであり、インドシナ鉄道と滇越鉄道ごとに輸送量をまとめたものである。ただし、品目の細目が路線もしくは年によって異なることがある。現在入手できている『鉄道統計』を用いれば1923年まで品目別輸送量が得られるはずであるが、『鉄道統計』ではインドシナ鉄道の各路線（南北縦貫線北部、中部、南部、ミト線）

ごとにしか品目別輸送量が記載されておらず、しかも路線ごとに細目が異なるため集計することができない。

- ¹³ 滇越鉄道については碎石の輸送量が得られないため除外してある。
- ¹⁴ 工業製品については、1944年には滇越鉄道の「その他」に分類されている6.7万トンが最高値となっており、具体的な輸送品目は不明である [ASI (1943-46) : 195]。
- ¹⁵ タイの鉄道では1930年代後半の米輸送量の比率は全体の3～4割であり、これに次ぐ泥灰土や木材の輸送量はそれぞれ全体の10～15%程度でしかなかった [柿崎 2009: 155]。ビルマ鉄道ではこの時期の米輸送量は全体の3割程度であったが、最大の輸送量を誇っていた鉄道資材を除くとその比率は4割弱となり、これに次ぐ碎石、野菜・果物、木材の比率もそれぞれ5～10%程度でしかなかった [柿崎 2016: 11-12]。
- ¹⁶ ナムディン港 (Nam Dinh Do-chè) はナムディン駅からナムディン河畔に伸びる延長2kmの支線の終点であり、正確な開通年は不明であるものの、おそらくは1903年にハノイ～ニンビン間が開通した際に同時に開通したものと考えられる。後述するようにこの駅には米が大量に到着しており、表4のように発送量よりも到着量のほうが多くなっていた。一方、ベンスイはヴィンの外港であるが、こちらは逆に発送のほうが多くなっており、主要な品目はインドシナ林業マッチ社 (Société Forestière et des Allumettes) で生産されたと思われる林産品であり、その大半がハノイに到着していたものと推測される。
- ¹⁷ このタンアアップ～ターケーク線は南北縦貫線のタンアアップから分岐してアンナン山脈を越えてラオスのメコン河畔ターケークに至る鉄道で、1931年に着工されて1933年にタンアアップから19kmのソムクックまでの鉄道と、その先40kmの山越え区間のロープウェイが開通した [柿崎 2010: 101]。このロープウェイは工事用のものであったが、実際には一般貨物輸送も行ったようであり、『鉄道統計』にはロープウェイの終点ナーバオがラオス唯一の駅として記載されており、貨物発着量の数値が得られる。
- ¹⁸ ヴィンは米不足地域で1920年代から米の到着は見られたが、世界恐慌の影響で1930年にゲ・ティン・ソヴィエトと呼ばれる農民による共産運動が起こったことで米の需要がさらに高まったものと思われる [桜井 1999: 329-330]。1931年には過去最大となる約2.7万トンの農産物が到着しており、これは南北縦貫線の北側区間で最多となっていた [CFS (1931) : 27]。1934年の到着量もナムディン港に次ぐ第2位となっていた。
- ¹⁹ ベトナム北部の石炭の産地としては無煙炭で知られたホンゲイが有名であるが、ターイグエンも石炭の産地であり、ソンカオ川経由の水運で発送されていたことは確実である [Robequain 1944: 257]。ティーカオはソンカオ川に近接していることから、ここがハノイ方面への石炭輸送時に水運と鉄道の結節点と

なっていたと考えるのが妥当であろう。なお、ソンカオ川とソンツオン川を結ぶ運河が掘削されており [Ibid.: 107]、これを用いるとターイグエンからの石炭はフーランツォンにも輸送することが可能であったことから、フーランツォン発の石炭・薪炭発送量も多くなっていたものと思われる。

- ²⁰ ナーバオはアンナン山脈の西麓に位置し、ここからターケークまでの約120kmは鉄道工事に整備された道路を自動車で輸送する必要があった。
- ²¹ 具体的にはサイゴンから2駅目のフーラムが5万トンを送送しており、隣駅のチョロンが4万トンと最大の到着量となっていたことから、極めて短距離の輸送が中心であった。
- ²² ディーアンにはサイゴンの専用線があったことから、公共工事用の土砂や碎石が大量に送送されていたものと思われる [鉄道省 1942: 20]。
- ²³ この年の統計では木材は「建設用木材」、薪炭は「植物燃料」と記載されており、他の年の細目から後者は事実上すべて薪であったことが分かる。
- ²⁴ チャンボムからドンナイの伐採地までは22kmの森林鉄道が建設され、列車は南北縦貫線に直通していた。この鉄道はドンナイ川の滝をバイパスして上流から川を下ってきた丸太を輸送する役割も担い、1916年からは旅客列車の運行も開始された [Feldwick ed. 2012: 701-702]。
- ²⁵ これは1923年の時点では南北縦貫線とミト線を直通する貨物が二重に計上されていたことも要因の1つである。例えば、ミト線の薪炭輸送は南北縦貫線経由でサイゴンに到着していた薪炭がそのままミト線に直通していた可能性が高い。サイゴン発の建設資材も同様である。
- ²⁶ この年の品目は「燃料」と区分されていることから石炭・薪炭となっているが、実際には南側区間では石炭輸送はほとんどなく、薪輸送がその大半を占めていた。
- ²⁷ チャンボム発の石炭・薪炭は1934年にはわずか5,000トンとなっていた [CFS (1934) : Table 30]。
- ²⁸ 1932年には南北縦貫線南側区間の精米輸送量は4,900トンであり、うち2,860トンがサイゴン発であったが、ダラット線に到着していた精米は2,200トンと全体の約半数を占めていた [CFS (1932) : Table 29]。
- ²⁹ 1937年の主要駅の品目別発着量は鉄道院 [1942] に掲載されているものの、全通前の数値と比較しても大きな変化は見いだせない。
- ³⁰ 滇越鉄道でハイフォン発雲南省とトンキン発雲南省の貨物輸送量は、1935年と1938年を比較するとそれぞれ3.0万トン、0.2万トンから5.2万トン、1.0万トンへと合わせて倍増しており、こちらが援蒋物資の主要な輸送ルートとなっていた [柿崎 2013: 188]。なお、1939年以降はトンキン内以外の輸送量の統計が得られなくなり、滇越鉄道での援蒋物資の輸送量は判別しない。
- ³¹ 正確にはセメントは「セメント・石灰石」、煉瓦は「煉瓦・セメント製品」の輸送量である。

- ³² 1933年にはハノイに到着した油が5,753トン存在したが、南北縦貫線でハノイから発送された油が2,426トン存在していたことから、ハノイ着の油の約4割が南北縦貫線に継送されていたことになる [CFS (1933) : Table 27]。
- ³³ 滇越鉄道では箇旧の錫鉱山で使用するための食糧や燃料の雲南省内での輸送が圧倒的に多く、1930年代には雲南内の輸送量が全体の約4～5割を占めていた [柿崎 2013: 188-205]。
- ³⁴ カンボジア線は1932年にプノンベン～バタンバン間で開通し、翌年モンコンプリーまで延伸されたものの、モンコンプリーからタイの東線の終点アランヤプラテートまでの70kmの区間は1940年ようやく着工された [柿崎 2010: 97]。
- ³⁵ ロックニン線は当初サイゴン北方のベンチャット～ロックニン間でロックニン中央インドシナ鉄道 (Compagnie des Voies Ferrées de Loc Ninh et du Centre Indochinois) による建設が計画されたが、サイゴン市内軌道を運行していたインドシナ軌道 (Compagnie Française des Tramway de l'Indochine) も軌道の延伸を希望し、調整の結果トゥーザウモット～ベンドンソー間31kmに後者が軌道を延伸し、前者がその先ベンドンソーまでの69kmを建設することで合意した [Doling 2012: 66-68, 83-84]。
- ³⁶ 1940年には他にトウモロコシが2,500トン、その他が1,100トン存在したが、残りはすべて米であった [ASI (1939-40) : 180-181]。
- ³⁷ 1940年には3.1万トンの輸送量のうち3.0万トンが碎石であった [ASI (1939-40) : 180-181]。
- ³⁸ 1944年のみ2.9万トンの木炭が輸送されていたが、それ以外の年は事実上すべて薪の輸送であった [ASI (1943-46) : 191-192]。
- ³⁹ この年の農産物輸送量計11万トンの内訳は、粳米が9.8万トン、精米が1.1万トンであり、カンボジア線1区間から発送されたものはすべて粳米であった。なお、この区間からの粳米発送はブルサット～サワーイドーンケーオ間に集中しており、プノンベン～ブルサット間から発送された粳米は1,000トンに満たなかった。
- ⁴⁰ バタンバンはカンボジア最大の米どころであり、1920年代の米生産量は年間8～10万トンで、カンボジアの米生産量の約4分の1を占めていた [ASI (1913-22) : 111, ASI (1923-29) : 147, ASI (1930-31) : 105]。
- ⁴¹ ただし、具体的な輸送品目については不明である。
- ⁴² これらの距離はホワイトに依拠しているが [Whyte 2010: 165-166]、図2の原資料では1941年に総延長が141km減少している。
- ⁴³ タイ側では1941年10月からバタンバン～モンコンプリー間の列車運行を開始し、仏印から継承したモンコンプリー～アランヤプラテート間の建設を進めて1942年4月からバンコク～バタンバン間の直通列車の運行を開始した [柿

崎 2018: 36、柿崎 2009: 51]。なお、新国境となったサワーイドーンケーオとバツタンバンの間では一般列車の運行は行われず、この間では日本軍の軍用列車のみが運行していた。

⁴⁴ 仏印での天然ゴムの栽培は1900年代から本格化し、1910年にはロックニンに大規模なプランテーションが建設された [Robequain 1944: 204-205]。その後、ロックニン線が通るトゥーザウモット県は天然ゴム栽培の拠点となり、沿線に多数の天然ゴムのプランテーションが作られていた。

⁴⁵ 木炭の発送は1941～1944年の間のみ記録されており、1942年に急増して2,900トンになったのち、1943年に3,700トン、1944年に過去最大の6,200トンを記録していた [ASI (1941-42) : 190-191、ASI (1943-46) : 191-192]。

⁴⁶ ベンドンソーは鉄道とサイゴン市内軌道の接続駅であり、この駅自体には貨物の発着需要は存在しなかったことから、ベンドンソー発着の貨物についてはそれぞれ市内軌道発着、すなわちサイゴン市内を発着する輸送であったものと考えられる。なお、ゴーヴァップも市内軌道内の駅であるが、ここは南北縦貫線との接続駅でもあり、しかもベンドンソーとは別個に統計が取られていたことから、ゴーヴァップ発着貨物はロックニン線と南北縦貫線を市内軌道経由で直通していた貨物と推測される。

⁴⁷ 天然ゴム以外の農産物輸送は事実上すべて米輸送であり、1940年には4,400トンが輸送されていた [ASI (1939-40) : 180-181]。

⁴⁸ なお、滇越鉄道ではハイフォン～雲南間の貨物輸送量も決して多くはなく、雲南内、とくに箇旧の鈴鉞山向けの食糧や燃料輸送が主流であり、全線で見ても外港～後背地間輸送の比率は限定的であった [柿崎 2013: 207-212]。

⁴⁹ プノンペン～バツタンバン間はトンレサップ湖経由の水運で雨季のみ到達可能であった [BTWM 1917/02/27 “Roads.”]。

⁵⁰ 1921～1930年のカンボジアからの米輸出力は年平均13.4万トンであり、その後1937年が約10万トン、1940年が約20万トンであった [ASI (1913-22) : 190、ASI (1923-29) : 258、ASI (1930-31) : 176、ASI (1937-38) : 157、ASI (1939-40) : 149]。1910年代の統計では、カンボジアでの籼米生産量は年間50～70万程度であり、国内消費分が40万トンと見積もられていたことから、余剰米を輸出したとしてもせいぜい30万トンが上限であった [de Campocasso 1923: 398-399]。

⁵¹ サイゴンに到着する籼米は比較的遠方から輸送されており、例えば1927年には南部2区間のサイゴンから約300km北東に位置するファンラン付近から約4,000トンの籼米が発送されていた [CFS (1927) : Table 30]。

⁵² ミト線についてはそもそも米が品目に出てくる年が皆無であり、わずかに1930～1931年にそれぞれ1,300トン、500トンの糠輸送が計上されているに過ぎない [CFS (1930) : Table 28, CFS (1931) : Table 28]。

- ⁵³ バンkokとラングーンの場合もデルタの中心部では水運が米輸送の主役であったが、デルタ周縁部やチャオプラヤー、エーヤワディー川の中流域や上流域などの水運の不便な地域からの米輸送が鉄道の主要な任務であった。また、バンkokではメコン川水系に位置していた東北部からの米も鉄道で運ばれてきた。サイゴン場合は、このような役割を果たす鉄道がカンボジア線しか存在せず、しかもカンボジア線からサイゴンへの米輸送の場合はプノンペン～サイゴン間で水運に依存する必要があったことから、鉄道の優位性は低くなっていた。
- ⁵⁴ 滇越鉄道全体の輸送量は1936年の30.2万トンから1939年の54.3万トンへと1.8倍増加していた [ASI (1936-37) : 117, ASI (1939-40) : 110]。滇越鉄道では1939年以降の区間別輸送量がトンキン内のみしか得られないが、少なくとも1936年と1938年を比較するとハイフォン発雲南着の輸送量は3.2万トンから5.2万トンへとこの間に2万トンの増加となっていた [RCLHY (1938) : 53]。ただし、ナチャム線経由の援蒋物資輸送の場合はハイフォン～ハノイ間では滇越鉄道経由となることから、輸送量がナチャム線と滇越鉄道で重複して計上されることになるため、双方の輸送量を合わせたものよりは少なくなるはずである。
- ⁵⁵ 1940年の数値を用いていないが、これはタイにおける仏暦の期間変更により仏暦2483年 (1940年) が同年4～12月までの計9ヶ月間となっており、この年の数値が少なくなるためである。
- ⁵⁶ 原資料ではミト線の平均輸送距離が南北縦貫線よりも長くなっており、例えば1942年には南北縦貫線が613kmであったのに対しミト線は1,012kmとなっていた [ASI (1941-42) : 113]。しかしながら、ミト線自体は70kmしかないので、平均輸送距離が70kmを超えることはありえず、この数値はミト線で輸送されている貨物が南北縦貫線から継送されており、その平均輸送距離が1,000km程度あったことを示していると考えられる。
- ⁵⁷ この輸送は1945年12月11日ハイフォン発から始まり、サイゴンまでの輸送は順調に行われたものの、プノンペンからバンkokまでは車両不足で輸送が滞っていた。
- ⁵⁸ この部隊は1941年9月に岡山で招集され、10月に宇品からハイフォンに到着し、1942年1月にタイとビルマ・テナセリム地区の警備を命じられて移動を開始していた。なお、独立混成第4連隊の主力は仏印からボルネオに移動した [久本編 1979: 4-8]。
- ⁵⁹ これは滇越鉄道も含めた数値であり、客車には計10両のディーゼルカーも含む。なお、これ以降の仏印鉄道の車両数が得られないことから、1936年の数値を用いている。
- ⁶⁰ 客車には計24両の蒸気動車、ガソリンカー、ディーゼルカーを含む。
- ⁶¹ プノンペン～バンkok間で日本軍の軍用列車が1941年12月23日から運行を開

始したが、この軍用列車に用いられている仏印の貨車は大半が4軸車であった〔柿崎 2018: 36-38〕。他方で、1935年の時点のタイの貨車は計3,430両中わずか149両のみが4軸車であり、2軸車が圧倒的に多くなっていた〔柿崎 2000: 184-485〕。

⁶² 鉄道省 [1942] が『鉄道統計』の1937年版を原資料としており、ルソーが同じく1941年版を引用していることから、少なくともこの年までは毎年刊行されていたはずである。

引用資料

- Annuaire Statistique de l'Indochine.* (ASI)
Bangkok Times Weekly Mail. (BTWM)
Bulletin Economique de l'Indochine. (BEI)
Bulletin Economique de l'Indochine, Renseignements. (BEIR)
Chemin der fer, Statistique. (CFS)
Rapport Commercial de la Ligne Haiphong-Yunnan-Fou. (RCLHY)
Statistical Year Book, Thailand. (SYT)

引用文献

- 防衛研修所戦史室 [1967] 『ビルマ攻略作戦』朝雲新聞社
de Campocasso, Deloche [1923] “Le Cambodge Economique.” in BEI Vol. 162. pp. 356-411
Doling, Tim [2012] *The Railways and Tramways of Viet Nam.* Bangkok: White Lotus.
Feldwick, W. ed. [2012 (1917)] *Present-Day Impressions of the Far East and Prominent & Progressive Chinese at Home and Abroad: The History, People, Commerce, Industries, and Resources of China, Hong Kong, Indo-China, Malaya, Netherlands India.* Vol. 2. Tokyo: Edition Synapse (reprint) .
久本隆夫編 [1979] 『独立歩兵第三百三十八大隊戦史』独立歩兵第三百三十八大隊戦史編集委員会
石井米雄・桜井由躬雄編 [1999] 『東南アジア史 I 大陸部』山川出版社
柿崎一郎 [2000] 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』日本経済評論社
柿崎一郎 [2007] 『物語 タイの歴史』中央公論新社
柿崎一郎 [2009] 『鉄道と道路の政治経済学 タイの交通政策と商品流通1935～1975年』京都大学学術出版会

- 柿崎一郎 [2010] 『王国の鉄路 タイ鉄道の歴史』 京都大学学術出版会
- 柿崎一郎 [2013] 「滇越鉄道の経済的役割 1910～1940年—貨物輸送統計の分析—」 『横浜市立大学論叢 人文科学系列』 第65巻第1号 pp. 183-216
- 柿崎一郎 [2016] 「戦前期ビルマ鉄道の貨物輸送—外港～後背地間鉄道の輸送分析—」 『横浜市立大学論叢 人文科学系列』 第67巻第2・3号 pp. 1-43
- 柿崎一郎 [2018] 『タイ鉄道と日本軍 鉄道の戦時動員の実像 1941～1945年』 京都大学学術出版会
- 小林碧 [1942] 『南方圏の資源 第3巻 仏印編』 日光書院
- レイサム, A. J. H. [1999] 『米：この貴重なる食糧』 農林統計協会
- Lien Hiep Duong Sat Viet Nam [1994] *Lich Su Duong Sat Viet Nam*. Hanoi: Nha Xuat Ban Lao Dong. [The History of Vietnamese Railways.]
- Lien Hiep Duong Sat Viet Nam [2001] *120 Nam Duong Sat Viet Nam (1881-2001)*. Hanoi: Nha Xuat Ban Lao Dong. [120 Years History of Vietnamese Railways.]
- 馬里千・陸逸志・王開濟編 [1983] 『中国鐵路建設編年簡史 (1881～1981)』 北京：中国鉄道出版社
- Robequain, Charles [1944] *The Economic Development of French Indo-China*. London: Oxford University Press.
- Rousseau, Jean-François [2014] “An Imperial Railway Failure: the Indochina-Yunnan Railway, 1898-1941.” in *The Journal of Transport History*. Vol. 35/ 1 pp. 1-17
- 桜井由躬雄 [1999] 「植民地化のベトナム」 石井・桜井編 『東南アジア史 I 大陸部』 pp. 303-346
- 立川京一 [2000] 『第二次世界大戦とフランス領インドシナ —「日仏協力」の研究—』 彩流社
- 鉄道省 [1942] 『南方交通調査資料 第二部 —第一分冊 印度支那交通編—』 鉄道省
- Whyte, B. R. [2010] *The Railway Atlas of Thailand, Laos and Cambodia*. Bangkok: White Lotus.

