

南洋研究史料叢刊第十九集

楊 建 成 主 編

三十年代南洋陸運調查報告書

中華學術院南洋研究所印行



南洋研究史料叢刊第十九集  
楊建成主編

三十年代南洋陸運調查報告書

中華學術院南洋研究所印行

# 三十年代南洋陸運調查報告書

南洋研究史料叢刊第十九集

主編者：楊

助編者：黃

冠

欽成

出版者：中華學術院南洋研究所

印行者：中華學術院南洋研究所

中華民國台北市陽明山華岡

經銷者：文史哲出版社

台北市羅斯福路一段七十二巷四號

電話：(〇二)三五一一一〇二八

郵政劃撥〇五二二八八一二彭正雄帳戶

定價新台幣三二〇元

中華民國七十四年十二月初版

究必印翻・有所權版

# 三十年代南洋陸運調查報告書

第一章	總說	一
第二章	菲律賓	九
第三章	法屬印支	三一
第四章	暹羅	五三
第五章	英屬馬來亞	八一
第六章	英屬北婆羅州、沙勞越及汶萊	一〇一
第七章	蘭領東印度	一〇七

# 第一章 總說

南洋通常是指以赤道爲中心，北爲北回歸線，南爲南緯十五度之間的熱帶地方。自大正三年，歐州大戰爆發以來，我國和南洋双方的經濟關係至爲密切。南洋包含馬來群島及亞洲大陸南端地方，即菲律賓、法屬印支、暹羅、英屬北婆羅州、砂勝越、汶萊、蘭領東印度之諸國家和島嶼。

此地方之總面積約三、八〇〇、〇〇〇平方公里，約日本版圖之五、六倍，在燦爛的陽光照耀下，蘊藏着無限的天然資源。對於這些熱帶資源，自古以來即有「欲征服世界者必先征服南洋」一說，特別是最近，熱帶產物的經濟效用高漲，爲世界各地所需，更益發顯示其地位的重要。現將南洋的主要產物於世界商場上之需求量列表於下。

產物名		生產國	生產年度 (或輸出年度)	生產量 (或輸出量)	世界生產量 (或輸出量)	佔世界生產 量之百分比
橡膠	英屬馬來亞	英屬馬來亞	一九三〇年	四四五,九〇〇	八二七,〇一三	五三・九
	蘭領東印度	蘭領東印度	一九三〇年	二四〇,二一〇		二九・〇
馬尼拉麻	菲律賓賓	菲律賓賓	一九二九年	二一三,三九三	約二二五,〇〇〇	九四・八
	菲律賓賓	菲律賓賓	一九二九年	五二七,一七〇	一七一六,〇〇〇	三〇・七
椰子產物	蘭領東印度	蘭領東印度	一九二九年	五〇八,七九五		三〇・〇
	英屬馬來亞	英屬馬來亞	一九三〇年	六二,〇六三	一七〇,〇〇〇	三六・五
及副產品	蘭領東印度	蘭領東印度	一九三〇年	三五,七二一		二一・〇
	蘭領東印度	蘭領東印度	一九三〇年	四〇,二五〇 (桶)	一四一八,七二三 (桶)	二・八
石油	法屬印支	法屬印支	一九二九年	一,三三一,三三〇	六八九二,一〇〇	一九・三
	暹羅	暹羅	一九二九年	一,〇三八,三九〇		一九・二

麻栗樹	暹羅	一九二九年	七四,三六二	一五三,〇〇〇	四八·六
金雞納樹	蘭領東印度	一九二九年	一一,八八四	一二,六九一	九四·〇
薄荷葉	同	一九二九年	五九九	一,一八八	五〇·四
樹脂	同	一九二九年	一七,四二五	二三,三〇八	七五·〇
胡椒	同	一九二九年	二八,一九二	四〇,七二八	六九·〇
甘蔗糖	同	一九三〇年	二,九五四,五二八	一六,八五四,〇〇〇	一七·五
茶	同	一九三〇年	七二,〇一九	三九七,五〇〇	一八·一
咖啡	同	一九二九年	八〇,七〇二	一,三六六,〇〇〇	五·九
纖維	同	一九二九年	五八,六八六	二六五,三四〇	二二·〇

註一 單位爲美噸

註二 根據蘭領東印度農業輸出物統計及羅馬國際農業統計年鑑及其他資料

從上表可知，世界主要產業的原料，可說幾乎全由南洋熱帶地方供給，因此擁有南洋領土或保護國之各國無不爭先開發，而其他國家，爲確保供給資源，亦各自訂定種種計劃，以謀求本國經濟上之

發展。而交通方便，道路敷設可說是開發此地的最主要條件。

道路開拓，鐵路建築，汽車大量生產乃至於飛機的捷運影響所及，無論是原始生產或加工生產皆蒙受其利，特別是未開發地的農業林業礦業等事業的振興，有莫大的貢獻，加上現代化企業的經營下，產物的販賣大為擴張，生產量激增，皆賴於現代交通事業的興盛。

以南洋為例，道路開拓於十九世紀初期即肇始，而鐵路敷設於一八六七年出現於爪哇島上，現在全面積十三萬二千平方公里，而耕地面積約八萬平方公里，約佔全部面積之60%。

下表為南洋各地已開墾面積之數據，可見其現代化與開拓具有密切的關係。

國 別	面 積	開 墾 面 積	百 分 率
菲 律 賓	二九六、二九四	三七、二〇〇	一二·五
法 屬 印 支	七四〇、四〇〇	五四、〇〇〇	七·三
暹 羅	五一八、一六三	三二、〇〇〇	六·二
英 屬 馬 來 亞	一三六、一三六	一八、〇〇〇	一三·二
英 屬 北 婆 羅 洲	七五、五八六	八二〇	一·一



蘭領東印度	一、八九九、七五一	八九、〇〇〇	六・三
計	三、六六三、三二九	二三一、〇二〇	六・三
日本內地	三八二、二六五	五八、四九五	一五・四
台灣	三五、九七四	八、〇五〇	二二・五

當然爪哇耕地面積廣濶，不僅僅是由於陸運上之完備，主要是氣候及地形上之良好條件所致。當然地理條件相類似的蘭領東印度耕地面積僅達六・三%，陸運設施之完備為不可忽視的因素。

現南洋交通便捷之地為爪哇島全部、蘇門答臘、婆羅州之一部分，呂宋島、菲律賓一部分，暹羅湄南平原、法屬印支東京平原及北部安南平原，以及交趾、柬埔寨一帶之湄公平原，馬來半島西海岸地，鐵路遍地，道路完備，水路發達，汽車量激增，可見其對世界經濟貢獻良多。其他各地方尚未充份開發，河川依然小舟航行，貨運端賴馬、騾、牛以及土人之勞動力。

以下分六地區敘述南洋陸運狀態，即菲律賓、法屬印支、暹羅，英屬馬來亞、英屬北婆羅州砂朥越及汶萊、蘭領東印度，特別是以鐵路為中心，考察其陸運狀態。蓋鐵路之地位，於殖民地各項設施當中，佔了最主要因素，可說承担着殖民地的使命。

現將南洋各地之鐵路密度列表於下。

	線路總長	面積	每平方公里 之線路	人口	每萬人之線路
菲律賓	一、六〇七 公里	二九六、二九四 平方公里	〇·五四二 平方公里	二二八、五九三〇〇 人	一·二五〇 公里
呂宋島	一、三九五	一〇五、七〇八	一·三二〇	六三四、六五七〇	二·一九八
法屬印支	一、九五七	七四〇、四〇〇	〇·二六四	二〇、二二五、九四	〇·九六八
暹羅	三、一八四	五一八、一六二	〇·六一五	一一五〇、六二〇七	二·七六七
英屬馬來亞	一、八〇〇	一三六、二三六	一·三二一	四三五、一八〇	四·一三七
英屬北婆羅州	二〇〇	七五、五八六	〇·二六五	二九七、六五二	六·七一九
蘭領東印度	七、七八八	一、八九九、七五一	〇·四一五	六〇七、三二〇、二五	〇·一三〇
爪哇	六、〇四八	一三二、二七四	四·五七二	四一七、一九五、二四	一·四五〇
蘇門答臘	一、八三〇	四五四、九一九	〇·四〇二	八、二三八、五七〇	二·二二一
南洋合計	二一、六二六	三、六六六、四二九	〇·五九〇	一〇九、九五七、九五八	二·九六九

(註) 英屬馬來亞之鐵路線總長僅以主要幹線計算之。

即總長二一六二六公里，爪哇有六、〇四八公里佔第一位，而暹羅、法屬印支、英屬馬來亞次之。其中爪哇之鐵路密度實已臻至先進國家之水準。其發達可說達到飽和狀態。

爪哇島上鐵路網的發達以及道路四通八達，使島上之開發達於巔峯，成爲荷蘭之寶庫，乃由於交通網之便捷。

其他各地鐵路尙未充分發達普及，將來可說具有很大的潛力。特別是現在進行中之法屬印支之縱貫鐵路的建設最引人注目。全線的開通，可連接東京平原及交趾平原，對於印支之開拓更具有歷史意義。

和鐵路一樣，道路的建設對於熱帶地開墾具有重大的功用，特別是汽車事業的發達，道路的經濟效用幾乎凌駕於鐵路，將來熱帶地方開拓之關鍵在於道路建設的成果，此言亦不爲過。

最近，有關當局對於道路的建設事業，也不遺餘力，全力以赴，無論是多偏僻山間，亦可見汽車之來往，除了婆羅州僻地、新幾內亞以外，可說道路遍地。現在道路網最發達地區爲爪哇，因而帶動了汽車運輸業的興盛，有直逼鐵路運輸之虞，從鐵路運輸業績年年下降，可見一斑。

其他英屬馬來亞、法屬印支、菲律賓等等也着手於道路的修築，而暹羅政府也每年支出巨額努力於重建道路。

內陸水運在南洋也占着舉足輕重的地位。內陸水運尙保持着原始面貌有婆羅州、新幾內亞等地，這些地方通常以船運爲通往目地的唯一工具。但是也僅止於獨木舟的利用而已。而亞洲大陸航運頗具

規模者爲東京平原，湄江平原、湄南平原等地之河川，各以水道、運河連接，而形成平原一帶之水路網，舉凡河岸之修築、河底之疏濬皆徹底實施，使汽船、汽艇能航行於上，這在從前可說是不可想像之事，因此今後運輸量之提高，對產業經濟效用更加重要，以下按各地鐵路、道路及汽車、航運等三節概述其陸運狀態。

## 第二章 菲律賓

### 第一節 概 說

菲律賓群島隔着巴士海峽與台灣相對着，自古以來和我國具有密切之關係，現在日僑約有二十萬人，約佔南洋全部日僑之百分之五十六%左右。

在南洋群島當中，前述之蘭領東印度於世界之經濟之重要性，不贅言已知。相對地，菲律賓僅呂宋島之地區開發而已，却支撐着全部人口之經濟，其社會價值、經濟效用，勿寧說具有很大的潛力。現試將菲律賓之地形劃分略表於下。

類 別	面 積	百 分 比
種 植 地	三五、〇〇〇 平方公里	11 %
原 始 林	一八五、〇〇〇	62 %

草 地	五六,〇〇〇	20%
未 開 發 地	二〇,〇〇〇	70%

由上表可見菲律賓尚屬未開發地，其種植地面積之百分之六十皆集中於呂宋島西部，剩下島嶼可說無任何生產性亦不過言。

現代化之交通幾乎集中於以馬尼拉為中心的呂宋島西海岸一帶。而鐵路全長一、六〇〇公里當中，過半數以上集中於呂宋島上，其他島嶼上，僅Cebu、Panay兩島鋪設二〇〇公里而已，主要是運輸煤炭及稻米。道路之開拓影響所及汽車大增，但也止於呂宋島上，菲律賓道路全長一二、六三九公里，其中六、二六三、九公里集中於呂宋島上，因此汽車運輸業發達地區仍然以呂宋島為中心。

總之，菲律賓群島之交通運輸，除呂宋島外，尚屬未開發區，將來隨着交通事業的興盛，其他各島嶼的開發仍具有很大的潛力。

南洋交通運輸尚以船運為主的今日，菲律賓的船運業却未發達，其原因在於菲律賓無深長廣闊之河川，僅有的也只是呂宋島的唯一河川，提供運輸河川旁邊溪谷的產物而已。

## 第二節 鐵 路

## 第一項 概要

菲律賓群島當中，僅呂宋島、Cebu、Panay三島鐵路通車而已，馬尼拉鐵路公司掌管呂宋島鐵路，而菲律賓鐵路公司掌管Cebu、Panay兩島鐵路事業。鐵路總共長一三九、五三七公里，其中馬尼拉鐵路公司佔一一八、三三七公里，菲律賓鐵路公司佔二二二公里數。馬尼拉鐵路公司於一九二九年，北方線中Bawansul、San Fernando間Legaspi線中Pamuprona Lipmanan間，通車後，較以前增加了一二、二六五公里數。

現將各鐵路公司概况敘述如下。

### 一、馬尼拉鐵路公司

馬尼拉鐵路公司於一八九二年由英人設立，當時革命事件頻發，全線經營上屢呈重大虧損，其後歸屬美國領土，有關當局由於政策上急需開發產業，而致力於改善，於一九一七年發行八百萬菲幣公債，而奠定了今天的基礎。股份多屬官有，因此業績也備受各黨派考核重視。

鐵路寬度為三呎六吋之狹軌式，以北方線、南方線、Legaspi線為主要幹線。北方線為Caloon can至San Fernando間二六〇、六八三公里、南方線為Paco至Alneros間二四四、九〇一公里及Legaspi線為Libmanan至Tabaco間一五一、四三〇公里，其中南北兩線尚有無數支線。以下為馬尼拉鐵路公司鐵路線名及公里數。

系 統	線 路	延 長
北 方 線	Caloocan—San Fernando, Union	二六〇、六八三
	Bigas—Cabanatuan	九一、七六二
	San Fernando—Arayat	二〇、二八〇
	San Fernando—Carmen	二八、六九〇
	Dan—Stotsenburg	七、〇六七
	Dan—Magalang	八、九七五
	Paniqui—Rosales	二九、五四四
	Calanutan—San Quintin	二四、〇〇一
	Santa Mesa—Montalban	三〇、六九三
	Rosario—Taytay	四、九四四
Paco—Almneros	二四、五九〇一	



南方線	Paco—Naic Callege—Pagasanjan Calamba—Batangas Baangas—Banan Malvar—San pabls Mamatid—Canlvbang	四四、二九三 三四、七八九 五六、四八五 五、九七七 一八、八五七 六、八〇二
Legabis—線	Tabaco—Libmanan	一五、四三〇

註 一 根據一九二九年馬尼拉鐵路公司年報

註 二 本表不包含一九三〇年以後之資料

又預定完成線路當中有 Alneros 至 Libmanan 間之鐵路，現仍建築中，尚未通車，此兩地間地勢險峻，道路工事極為困難，現兩地交通僅以汽船作為連繫。其他 'Tarlac' San Jose 間，也預定修築新路線，但尚未着手。

## 二、菲律賓鐵路公司

菲律賓鐵路公司總社位於 Cebu 島上，經營着 Cebu 島 Algaio 至 Danao 間及 Panay 島 Capiz