

其德柏編著

一九四二年的日本國力

商務印書館印行

資源委員會運務處惠贈

苗十二月一

中華民國三十三年二月初版

(3144 渝瀏)

一九四二年的日本國力

渝版瀏陽紙

定價國幣貳元陸角

印刷地點外另加運費

※	※	※	※	※	※	※	※	※	※
※	※	※	※	※	※	※	※	※	※
※	※	※	※	※	※	※	※	※	※
※	※	※	※	※	※	※	※	※	※

著 者

龔 德 柏

發 行 人

王 雲 五

印 刷 所

商務印書館

發 行 所

商務印書館

敘言

自日本在南太平洋獲得閃電式勝利後，於是一般人均指摘同盟國人士估計日本過低，甚至指英美政府亦在此估計過低之列，致招這次的失敗。這種指摘極為普遍，即相當有知識之人，亦不能免。我對於這種指摘，始終不能理解。當然我也是被認為「估計過低」的一人。但我對於日本國力，始終估計甚低；而對於日本一時的戰鬪力，有時亦不免估計過高。我常常說：我爲日本打算，在九一八事變時，北方要佔領濱海省；南方要佔領南洋以及新加坡。因爲在那時候，蘇聯在遠東毫無防禦力量；英國在新加坡的築港工程方開始，若日本分頭去佔領，在半個月內，可以完全達到目的。然後再在此防禦圈內，對付英美蘇，既可獲得此大圈內的物資，又可使英美蘇喪失戰略要地，日本已立於不敗的地位，而目前日軍閥所倡的「大東亞共榮圈」，在十一年前，應該早已實現。因爲那時候蘇聯第一五年計劃尚未完成，國力甚弱，濱海省被佔後，可能放棄遠東。即令開戰，日本陸軍也可擊破蘇聯。而在英美方面，經濟風潮如火如荼，九一八事變爆發之次日，英國宣佈放棄金本位，危機達到頂點。且在海軍方面，日本戰鬪力較英美任何一國爲強，英美聯合對日，因爲新加坡已喪失，只得以免威夷爲根據地，日本儘有力量，與英美週旋，勝敗之數，尙未可知。是日本的侵略政策，頗有成功之可能。因爲我代日軍閥有這種大膽的妄想，當然對於日本的戰鬪力，有估計過高之嫌。但日軍閥竟不冒此大險，僅向牛角尖上死鑽（侵略中國），所以我主張以長期戰爭，拖死日本，使他經濟破產而終止。我對於此點所發表的言論，可說汗牛充棟。是我對於日本一時的戰鬪力，估計過高；而對其經濟力，則始終估計甚低。

日軍閥雖走上侵華的死路，假若他們有遠大的眼光，應該迷途知返，於歐戰爆發時，由中國全部撤退，保留對英美採取行動的自由。他們不這樣幹，已是再度失策。但在這種失策之後，他們還有活路。就是當英法失敗之際（所謂敦刻爾克時代），日本若以全力去侵略南洋，也可摧枯拉朽，於半月或一月內把全體南太平洋佔

領，連澳大利亞紐西蘭一併在內。因為那時候英國在遠東完全沒有力量；荷印既無防禦；澳大利亞也甚虛空。日本以全力猛撲，都是容易佔領的。並且英荷人無暇施行破壞，日本可以獲得其物資，以繼續作戰。而美國那時的生產力，比日本還低，根本不能進攻日本。等美國養成力量，日本也可由南洋獲得更多物資，以維持戰爭。並且因南太平洋全部喪失，美國無進攻的根據地，一時要制日本死命，非常困難，日本也有七成勝利的希望。

日軍閣因這樣再三失策，坐使良機喪失，所以英美政府認為日軍閣穩重不敢冒險。而對日妥協，既不可能，只有外表故裝強硬，以挫其兇鋒；並非認為日本不能佔領南洋，而故意橫挑強敵。因為日本強點在地理接近，可以集中全部陸空軍；而海軍亦非美英任何一國所能擊破。英美在南太平洋，陸軍弱得不成樣子；空軍也甚弱，合英美荷三國空軍，不到一千架，英國且完全係舊式飛機，不能作戰，日本對於這種力量，當然可以佔絕對優勢。海軍美國亞洲艦隊只有三隻巡洋艦；十二隻驅逐艦；十三隻潛航艇，這豈是日本全艦隊的敵手。增援又非常困難，這種萬萬不敵的情形，豈會兩任海軍大臣之邱吉爾，與曾任海軍次長之羅斯福所不知嗎？所以英美政府對日亦估計過低之議論，可說毫無根據！

日本既處於可以制南洋死亡的有利地位，只須有所舉動，最初的勝利，當然歸日本，可謂天經地義，絕無絲毫疑義。若有人希望英美在南太平洋初期戰爭獲勝，尤其在珍珠港被偷襲後，希望初期勝利，其人必毫無知識。但日本雖在初期獲勝，若在從前由初期勝利即到講和之時代，當然日本佔便宜。但目前為生死存亡之決戰時代，只須戰爭一發，只有你死我活，絕無中途妥協餘地。那末，初期勝利絕不足恃，最後仍為雙方之國力戰，仍不能不歸到日本國力問題。所以對於日本國力有研究之必要！

並且世人有一種幻想：以為日本佔領南洋後，獲得其物資，長期戰爭已可維持，所以對於日本經濟不能支持長期戰爭之說，頗多懷疑。但我可以大膽斷言：他們這種懷疑，係不認識事實所致。所以關於日本由南洋獲得物資之真相，更有使世人明瞭之必要。因此，我不避堆砌之譏，不能不引用日本人關於開發南洋物資之許多

言論，以解世人之惑。

我這樣說：或者有人要問：「日本國力既不能作長期戰爭；得了南洋後，也不免於失敗。何以日軍閥竟冒險開闢？豈不是自招亡國慘禍嗎？」我說：日軍閥這次開戰，是騎虎難下，不得不死中求生之行動。因為他們挑起侵華戰爭，陷於中國泥淖，無法掙脫，喪失他在德國發動時投機取巧之機會，他們的國民，都敢怒而不敢言。尤其軍閥中異軍特起的石原莞爾中將，公開主張應把他們交軍法會審。他們在中國的行動，若不能作一結束，他們對內不能立足。而美國對於他們的侵華行動，堅決反對，使他們更無法結束侵華戰爭。他們若對美國服，他們都應該切腹自殺，以謝其國民。他們既不願自己切腹，所以遲之又遲，始引導日本國家「切腹」。這是日軍閥的心理狀態。世人若忽略此種心理狀態，以為日本國家不應自殺，認為軍閥即不引導她自殺，當然是要判斷錯誤的！

並且在日軍閥發動戰爭時，也並非毫無把握。在他們的如意算盤，以為佔領中途島，美國空軍就不能威脅日本；而澳洲這一據點，也在他們佔領計算之內。澳洲入日本之手，南太平洋也無威脅了。然後與德國共同夾擊蘇聯，日德在西伯利亞會師，可以獲得最後勝利了。但戰局的發展，不如預料，中途島在最初數日，不能佔領，以後即永無佔領之望；珊瑚海一敗，使侵澳計劃歸於泡影；而蘇聯堅強保衛史達林格勒，使日本不敢侵蘇，終成目前必敗之局。這是出於他們意料之外。我們若明瞭日軍閥的心理與如意算盤，則侵略南洋，殆不免，這與估計「過低」是毫無關係的！

我這本小書是把日本國力，予以澈底的檢討，使世人得一明確概念，以免過高過低之辯再有發現。我的材料，百分之九十九取自日本書籍報誌，句句都有根據，絕無一字杜撰，自信只有失出，絕無失入之弊。但少數人或者仍難免認為估計「過低」，以為我過於樂觀。這些人的成見，我無法使之改變。因為他們不認事實；全憑幻想，這是絕無辦法的事。好在解決日本已迫在眉睫，在不久的將來，日本潰敗後，他們可以發現日本只剩石頭和海水未消耗完，其餘是一無所有。那時候，他們才知道他們的成見害了他自己，才知道我的估計絕非

目錄

第六目 臺灣之鐵礦資源

上篇 太平洋戰爭爆發前之鐵礦資源

中日戰爭中之鐵礦資源

第一項目 船舶

第一目 日本需要多少船舶

第二目 現有船舶數量

第三目 缺船的現狀

第四目 造船能力

第五目 今後損失如何

第二項目 鋼鐵

第一目 鋼鐵增產計劃

第二目 鐵礦與廢鐵的來源

第三目 目前鐵礦資源

第四目 偽滿的鋼鐵生產

第五目 機器作廢鐵使用

第六目 存貯廢鐵一千萬噸說

第七目 製鋼設備的缺憾

第三項目 石油

第二目 戰前存油量的估計

第二目	戰爭中搶得多少	二七
第三目	運輸與煉油的困難	二九
第四項目	煤炭	三一
第六目	近年來缺煤情形	三一
第二目	煤減產之原因	三二
第三目	煤炭與運輸的關係	三七
第五項目	糧食	四〇
第二目	戰爭中消費增加	四〇
第二目	連年生產減少	四二
第三目	歉收的原因	四四
第四目	日政府力圖增產之措置	四八
第五目	目前糧食配給情形	五〇
第六項目	財政	五二
第二目	財力之薄弱	五二
第二目	九一八事變與財政的關係	五二
第三目	中日戰前的財政情形	五四
第四目	中日獨戰中的財政情形	五四
第五目	太平洋戰爭爆發後的財政情形	五七
第六目	籌款方法惟靠公債	五八
第七目	消化公債的三種方法	五九

第八項	公債究竟消化多少	六六
第七項	經濟	六四
第一目	經濟政策	六四
第二目	國民窮狀之一斑	六六
第三目	國民生活的破滅	六八
第八項	貿易	七五
第一目	由貿易看日本國力	七五
第二目	輸出貿易	九〇
第三目	輸入貿易	九二
第四目	南洋與日本	九五
下篇		四〇
第九項	空軍	九七
第一目	飛機生產力	九七
第二目	日本本國外地偽滿之空軍配備	一〇六
第三目	第一線飛機數	一〇九
第四目	飛機型式及其主要性能	一一一
第十項	海軍	一二四
第一目	美日開戰時實力比較	一二四
第二目	戰爭一年間損失	一二六

第三目 美日的補充力……………二二〇

第十一項 陸軍……………一二四

第十二項 工業……………一二七

第一目 由輕工業到重工業……………一二七

第二目 重工業擴充計劃的阻礙……………一二九

第三目 軍械生產力究有多少……………一三六

第四目 目前情形更惡劣……………一三八

第十三項 位置與空防……………一四〇

第一目 位置的優越……………一四〇

第二目 房屋的易燃性……………一四二

第三目 工業集中的危險……………一四三

第四目 空防的脆弱……………一四六

第十四項 開發東北計劃……………一五〇

第十五項 開發南洋可能嗎……………一五五

第一目 目前由南洋所得……………一五五

第二目 日本不能開發南洋……………一五七

第十六項 其他各種作戰物資……………一六〇

第一目 鐵礦……………一六四

第八目 公用事業……………一六九

第十目 運輸……………一六九

第十一目 公用事業……………一六九

一九四二年的日本國力

上篇

根據以上四部意見，日本總體戰艦，至少需要一千五百萬噸之噸位。以不致

第一項 船舶

日本海軍自一千五百萬噸之噸位。辦日本海軍之擴張，與此計畫尚無。

第一目 日本需要多少船舶

大規模戰爭，運輸問題，最為重要。除空中輸送外，陸上需車，海上需船。上次世界大戰，德國實行潛艇政策，幾使英國無法維持。這次戰爭，船舶問題，在英國亦為生死存亡所關。在德國潛艇猖獗時，吾人常為英國擔憂；今則因英美造船工作已相當成功，英國始無敗北之虞。日本與英國同為島國，同為靠海外供給物資，當然船舶之需要，亦與英國同等。日本需要多少船舶，我現在叫日本人自己說明如左：

一、金鋼鑽雜誌

據今年六月出版之金鋼鑽雜誌社論稱：

「大東亞共榮圈」之確立，須以船舶問題之解決為前提，蓋屬於共榮圈地域之四分之三，均有賴於海運，諸凡軍事政治經濟文化等之活動，若無船舶以為基礎，實無可能。故東條首相於今春議會中曾云：「日本目前最重大之問題，不在於資源之不足，實在於交通運輸之準備如何。」當局鑑於船舶之重要，除努力建造新船外，並以外國船之利用，捕魚船之活動，及沉沒船之吊出等等為對策。據調查：在「共榮圈」確立上所必需之船舶需要量，最低限度須有一千五百萬噸。（以此次戰前航行於東亞方面之船舶一千三百五十萬噸為基準）而同時此需要量，至遲須於今後五年至十年中實現，方能有所裨益。但事實上欲於今後五年至十年中將日本船舶擴充至一千五百萬噸殊非易事。蓋依照以往之造

船狀態進行，則至少需要二十年乃至三十年之時日。

二、藤原銀次郎 今年二月一日出版之「實業之日本」雜誌，曾載財界要人藤原銀次郎一文內稱：

關於日本現在戰爭上所必要之物資，其相當不足，實無可否認。就中尤以船舶爲更甚。故自前第一需要船舶；第二需要船舶；第三還是需要船舶。蓋日本在平時尙須雇用許多外國船隻，而現在則需要上雖較平時增加數倍，但已無外國船隻可以雇用。現在華北方面雖有數百億噸之石炭埋藏量，在「滿洲」方面雖有極豐富之鐵與石炭，然目前石炭與鐵，仍極形缺乏。豈此等資源不能十分利用乎？華北與「滿洲」之天然資源，經過五十年之開發，所以尙不能十分活用者，此并非日本人之怠慢，亦非努力之不足，實以天然資源之爲物，若非經過相當之努力，以及較長之歲月，實難期利用也。

三、小島精一 經濟學家小島精一在最近「實業之日本社」所舉行之「大東亞經濟檢討座談會」中稱：

各種軍需資源以及其他物資，在南洋方面均大量存在。然若缺乏必需之船舶，則亦不能獲得實際活用。故添造船舶，實爲日本目前第一急務。然事實上日本目前若欲添造船舶，則鋼鐵殊感不足。同時即製造鋼鐵所需之鑛石，以及石炭，亦極感缺乏。故日本船舶之增產，在現狀之下，可能性極少。（原文載二月一日號實業之日本）

四、本位田祥男 經濟學者本位田祥男，在「日本評論」二月號發表一文稱：

日本需要鐵最多者爲船舶建造方面。在最近舉行之日本經濟聯盟會議中，曾公開承認，欲完成東亞共榮圈，務須具有一千五百萬噸之船舶。惟日本現有之噸數，與此相差尙遠。欲賴現有船舶，以造成東亞自給圈之局面，則決無可能。

根據以上四項意見，日本缺乏船舶，至少要有一千五百萬噸方能夠用。以下我來介紹日本現在船舶數量：

據日本遞信省（即交通部）公佈：一九四〇年末，日本登記之船舶如左：

船 舶	噸 數	隻	數
二〇噸——一〇〇噸	九〇、二四七		
一〇〇噸——三〇〇噸	一一〇、九三一		
三〇〇噸——五〇〇噸	八八、三一		
五〇〇噸——一〇〇〇噸	一七八、八五〇		
一〇〇〇噸——二〇〇〇噸	四〇五、六九三		
二〇〇〇噸——三〇〇〇噸	四九三、二九〇		
三〇〇〇噸——四〇〇〇噸	五七八、二七六		
四〇〇〇噸——五〇〇〇噸	五八六、八〇二		
五〇〇〇噸——六〇〇〇噸	九〇四、三三四		
六〇〇〇噸——七〇〇〇噸	七一一、八〇七		
七〇〇〇噸——八〇〇〇噸	五〇四、二一六		
八〇〇〇噸——九〇〇〇噸	三二二、二八七		
九〇〇〇噸——一〇〇〇〇噸	二六六、九四七		
一〇〇〇〇噸以上	四九〇、二八七		
合 計	五、七三二、〇〇八		
一〇〇噸以上	五、六四一、七六一		

一〇〇〇噸以上	五、二六三、九三九
三〇〇〇噸以上	四、三六四、九五六

一千噸以內之船，只能在國內短距離間載人與載零星貨物，對南洋用兵，需要六千噸左右之大船，否則不經濟。但據上表，三千噸以上之船，共只有四百三十六萬四千餘總噸，（按總噸與重量噸不同，而大於重量噸）據東條今年五月二十七日在議會宣稱：日本在南太平洋戰爭中，共動員二百七十萬噸之船。這當為日本可能動員之船。因日本船舶，超過二十歲者佔半數以上，由中日開戰起，不特毫無休息機會；且無暇修理；亦無材料修理，致其中有許多船舶，已喪失航行能力。是登記三千噸以上之船舶雖達四百餘萬噸，而實際能作遠洋航行者，恐不達三分之二。又因這次戰爭，關係日本生死存亡，在開戰之初，乘英美毫無準備，能多出一兵，即有一兵之最大效用，當然以全部可用船舶運輸軍隊，決沒有保留一部分餘力之理。在戰爭開始之際，最大能動員之船舶只有二百七十萬噸，目前情形更要悲慘。因為在八月以前，據美國最保留之統計，除軍艦外，日本至少損失輪船八十五隻，約五十萬噸。另據十一月七日日本公佈；由八月七日，到十一月初，三個月間，日本共損失輪船二十九隻，共一十二萬二千噸。但日本公佈的損失數字，至少要以三乘之，這是我們的常識。是日本在這三個月內，至少損失輪船八十七隻。平均以六千噸一隻計算，至少為五十萬噸。（照日本公佈每隻平均只四千噸，亦為必無之事）是日本在十一個月內，至少已損失一百萬噸。再加南洋各地有二十師團之兵，須有約八十萬乃至百萬噸之船供運輸之用，即令中國戰場之運輸，由三千噸以下之船負擔，是日本目前可往返南洋運輸物質之船舶，只七十萬乃至九十萬噸。即絕對從寬估計，假定為二百萬噸，亦去所需之一千五百萬噸太遠。這是日本缺船如火如茶的原因所在！

第三目 缺船的现状

據日本郵船會（明交船會）公計：一九四〇年末，日本登陸六聯船隊式：

日本因爲缺乏船舶，所以一般交通，非常困難。自佔領南洋後，南洋各島間均無輪船聯絡交通。香港至越南一線，除由幾隻法國船來往外，沒有一隻日本船參加。（軍用除外）香港缺米如火如荼，而日人無船運輸，要泰國派船運輸泰米至香港濟荒，由台灣赴日本，亦等候一個月以上，還無船可搭。最近日本人在香港法蘭西舉行五樓前中國航空公司原址，設立「南洋帆船運輸組合」，船戶均可自由參加。

據「香港網督」磯谷之談話：南洋各地五噸以上之帆船，均在統制之列；並大規模打撈海底沉船。今年四五月間日人運輸武漢一帶的陸軍赴江西作戰，他們的運輸工具，乃是徵發中國民船，（即帆船）這可見日本輪船的缺乏程度。所以南洋雖有許多物資，卻無法運回日本利用，徒喚奈何。據日人在上海出版的大陸新報載稱：陸軍已「發明」一種「有效」運輸方法，即將南洋所產之竹，編成竹筏，上載物資，乘風赴日本。這種方法等於兒戲，且危險非常之大。因爲一遇風波，竹筏即將瓦解，而在兩三個月之赴日途中，決無不遇風波之理。其連人帶物，葬於波臣，殆有百分之九十五必然性。但日陸軍竟利用到這種運輸工具，其窮狀可以概見了！

日本人在南洋一帶的運輸，困難到這樣，而在日本本國，亦不能例外。據七月號中央公論載該社與現代雜誌合開之座談會中，產業組合中央會主事金井滿曾稱：因貨物運送非常困難之故，且每致農業生產物，在尚未運至都會以前，即已腐壞，皆實最使農民感覺困苦者。（原文載七月號中央公論）又在同一座談會，鐵道省運輸局配車課長小澤輝稱：

鐵道省對於生產必需品，以及生產擴充物資，已盡全力從事運送。然事實上對於需要方面，殊難完全適應。蓋由於日本國內船隻之缺乏，以致由水運轉嫁於陸運者，數量極爲浩大。輸送上之要求，輒致超過輸送力之數十倍。在以前物品之流通，頗顧及各種運費之高低。然最近但焦慮物品之能否入手，運費反似不成問題，其因急需而請求提前輸送者日夥，以致縱有輸送計劃，亦每被破壞。（原文見七月號現代）

這說明因缺乏船舶，遂改海運而爲陸運，致陸運也發生大困難了！

因爲船舶這樣缺乏，本年四月中旬，東條內閣急遽糾集其全國造船業者；船舶所有者；海運業者，研討補救船荒的辦法。於四月二十一日，成立「船舶運營會」，以爲統籌運用現有的船舶；以及樹立方案，從速建造船舶的設計總機關。在成立會開會時，東條演說稱：「此次是一面戰鬪，一面建設的空前大戰，無論在戰鬪上，或建設上，都要越過廣大的海洋，才能進行。因此發揚海上運輸力，極爲重要。戰爭的成敗，國運的興衰，悉繫於此。」我們從這幾句話裏，可以看出他們海上運輸力已經減低了，影響到他們作戰的力量。所謂「戰爭的成敗，國運的興衰，悉繫於此。」絕不是誇大之言。船舶運營會成立之後，極力推動其政府所決定的管制船舶政策，於五月一日開始實行，徵用五十噸以上的船舶。五十噸左右的船舶，只能航行內海，尙且在管制範圍之內。五月十二日，敵閣決定大規模的造船計劃，其原則爲「在一定期間內，必須保證標準型船之一定數量。」五月二十二日閣議，決定向五月底開會的臨時議會提出追加預算案三件，共一千二百八十四萬六千元，是關於造船問題。即（一）船舶建造融資補給等法之修正案；（二）船員教育設備之整備擴充預算案；（三）計劃造船所需之經費及預算外之契約。但計劃儘計劃，而巧婦難爲無米炊，在目前一切鋼鐵與發動機均斷絕來源，要大規模造船，談何容易！而一千二百八十四萬六千元經費，在這物價高漲的今日，又能作些甚麼！

第四目 造船能力

日本既然這樣缺乏船舶，他的惟一方法，是出全力造船，如東條所說。但日本造船力量究竟能否解決這種難問題？我敢斷言其不能！目前一般人均估計：日本造船力量，每年爲五十萬噸。但這是估計過高的。據日本金鋼鑽社出版之「經濟統計年鑑」載日本歷年竣工船舶數如左：（遞信省公佈）

年	次	總	噸	數
昭和七年（一九三二年）	六	六	四六、三五二	

八年	六三	六六、一三
九年	一七〇	一五五、三一
十年	二〇五	一六一、七八
十一年	二〇八	二四六、五八
十二年	二九〇	四四五、〇一
十三年	三二三	四五四、〇三
十四年（五月爲止）	一四〇	一八六、四六一

該項統計表係日本遞信省所公佈，當然可靠，至少當無以多報少之理。根據該表：日本造船，以昭和十二年（即一九三七年）中日開戰之年，四十五萬五千餘噸爲最高，一九三八年則稍低，但相差達一千噸。一九三九年到五月止，共十八萬六千餘噸，由六月到十二月，七個月間，也照前五個月之比率計算，亦只四十四萬七千四百九十二噸。是日本造船能力，三年間均在四十五萬噸左右。那麼，這個數字視爲日本造船能力之最高點，當不致誤。但世人知道，一九三九年九月歐戰爆發，日本由外國輸入之原料均大爲減低，一切工業生產力均由這時起逐漸降低。尤其造船業，需要由外國輸入發動機，因歐戰發生，輸入減少，當然要使造船能力低下。

一九四〇年以後，日本究造多少新船呢？據日文「海運」二百二十六號（一九四一年三月號）所載：「去年度新造工事，雖在遲滯中，但仍見新造船逐次就航；而既成老船之修理，亦表現比較順調的推移，在合計數上，全年間共增加二六六、〇〇〇餘噸」云云。是一九四〇年，日本所造的船，與修理老船，共得二十六萬六千餘噸。這是無意中洩漏的數字，當然可靠。又據在重慶的日本人植進，根據「海運」所計算，「最近十四家造船公司，平均每月造十一點六隻，二七、四〇〇噸。」同我上舉的數字，大致也差不多。所以日本在