泰國の交通構造（下）

藤野義明

水上交通

泰國の國家竝びに國民に對するメーナムチヤオプラヤ[①]（以下メーナム河の通稱に從ふ）の地位はまことに表現以上のものである。

メーナムを離れて泰國を論ずる事は全く不可能事に屬するだらう。ビルマがイラワディの國であると同樣に泰國はメーナムの國であり、之はまた一般に印度支那諸國に通じてみられる特徵ある性格である。泰國を論述する數多くの文獻が必ず此の河の偉大なる役割を記すことは元より當然の事である。だが其れ等多くのものは此の河の持つ經濟的意義の重要性を說くに終つてゐるうらみはないであらうか。まことに水の母であるメーナムは、即ち此の國國土の主要部を構成する廣大なる沖積平原の母であり[②]。即ちこの國家にとつては、國土其のもの、生產其のものの母を意味しやがては、國家其のものの生みの母である。而も單に生產の母たる經濟的意義に加ふるに、實にこのメーナム其のものが此の國の今日をあらしめた其の政治的意義をこそ、考へなければならないであらう。何よりも先づこの國の獨立

を保ち得た所以のうちにメーナムの持つ國家の統一體に資した貢獻を擧げるべきであらう。メーナムの有する性格に於てけだし地理的固體としての此の國のまとまり方に資した意義をこそ正しく認識すべきである。內陸水路の發達したものは國家の內部的緊帶の組織を補充するものがある事は、政治地理學上の既定事實③であるが、メーナムは近代國家の發達以前即ち此の國國土創成の古よりすでに本來あるべき姿に於いて、國家の統一體形成に與つてきたのである。チヤオプラヤの稱號こそまことに當然と謂ふべきであらう。

今交通部門に限定して考察を進める時叉同樣の意義と價値をメーナムに見出すであらう。前述の如く泰國民は比較的最近まで水路以外の交通路を考へることはなかつた。現在に於いてすら水路以外の交通路を全く知らぬ泰人も極めて普通のことである。此の國の水路とは即ちその殆んど悉くが此の河に通じ、依存する支流クローン（水道）及び運河の總稱であつて、此の國の水路が全く他國の道路と同樣であることは前述の通りであり、多くの場合水路に沿つた家屋が水に面して建てられてゐる事はこの事實を明白に示してゐる。

メーナムに次ぐ第二の大河は延長三百餘哩に及ぶナムムーン河である。この河はコーラート西部の多雨地帶を水源とし、東流して、其の北方に源を發して高原の中央を東南方に横ぎるナムチー河とウボン市の西に於て合し、やがて印度支那最大の大河メーコンに注ぐ。而して其の流域は高原の殆ど全域に及ぶが乾雨兩季の影響大で交通上の價値は甚だ少い。メーコンの大河は其れをタイ國から奪つたフランス本來の目的に反し、經濟上の價値は極めて少なく、④泰國、佛印が國境をなす部分近くの東北部泰の地方は勿論、現佛領ラオスの大部分までがメーナムに依存する。即ち泰

國の大部分、竝びに佛印の相當部分がバーンコークのヒンターランドであることは特に注目されねばならない事實である。⑤

此の國水路の全交通體系中に占める重要性を裏書きするものとして嘗てグレイエムは生産物の八〇%が水路によつて運送され、小船の數が二〇萬以上に上ると記してゐたのであるが恐らく現在に於いても未だこの割合は餘り變化を來してゐないのではないかと思はれる。⑥それ故歷代爲政者達は道路の代りである水路政策に就いては相當の關心を示して來た。

其等の政策が交通と共に灌漑に關聯してなされた事は云ふまでもない。例へばバーンコーク東北方のやゝ整備せられた人工運河網の存在は特筆さるべきことではあるがしかも其れらの施設より受くる利益は全般的に見れば全く一部の地域一部の國民に限られ、他地域の多くは依然として自然のまゝにまかされてゐる狀態である。

水の母、國土の母たるメーナムは遂ひに尨大なる泥土を運び來り、沖積平原の建設を越えて、此處に河口近く泰灣頭砂洲の存在を惹起する。此の單なる砂洲の存在が重大なる地政學的意義を包藏することに留意せられねばならない。現在泰灣頭メーナム河口より東南方二十五哩のコーシーチャンの沖には幅員約十七粁に及ぶ砂洲があり、爲に此の河は相當大なる船舶の航行を許し、バーンコーク港また大船舶の碇泊に適するにも係らず、吃水大なる二千噸以上の船舶はコーシーチャンに假泊して載貨の積換を餘儀なくされる。即ち艀船を用ひて、滿腹に至らずして出港した船腹を滿し、又は此處で船舶を輕減して溯行する。四五千噸以上の船舶にあつては最初より同島に碇泊して積込又積

卸を行ふ必要あり、バーンコークの港寄港不可能の事實あるは周知のことである。此れがため泰國の被る損害は有形無形測りしられざるものがあつた。卽ち經費の不必要なる支辨は云ふ迄もなく、更に之の艀船業者の悉くが華僑に依つて占められてゐた事、及び輸出品の太宗たる米の積出に對しては從前多くは香港及びシンガポールの仲間人の仲介によつて行はれ、斯かる中間機構の介在に因由する損害はひとり直接手數料の支出のみにとゞまらず、泰米に劣惡米を混入するための聲價の失墜等による國家財政及び農民收入に與へる影響の甚大なるものがあつた事實は、特に留意せられねばならない。然しより重要なる點はたゞさへ餘り深入りしてゐる泰灣のため、海岸線二千四百粁を有するにも拘らず半ば封鎖空間の狀態を餘儀なくせられてゐる此の國をして一層封鎖的ならしめてゐる事實である。泰國の如き熱帶農業國を本來の使命とする國にあつては、封鎖空間よりの開放がなによりもそして又他の如何なる國よりもより強く要請せられねばならないであらう。[7] 今若し此の樣な障害が除かれて泰國が封鎖空間の狀態から脫却した場合如何なる變化が起り得るであらうか。つまり泰國は國土の全體を擧げて泰灣に南進したと同樣の結果を生ずるに至るであらう。深すぎる灣入の爲世界の大道よりはづれてゐたバーンコークも幹線交通路に近接し得るに至るのであり、前述の有形無形の損失は全く一掃せられるに至るであらう。更に一層重大なる事實は又もメーナムの持つ役割の增加であらう。此の場合此の大河は直ちに海路の一部と化し、泰國の國土は事實上尨大なる海岸線の延長を受け入ることになり、國土の軀幹はその中央部、內陸奧深く入りこめる海岸線に依つて二個の地域に分たれ、最も開發しやすき沿岸經濟空間[8]に轉換し得るに至ると解することが出來るのである。

斯かる狀態は必然的に棉花の尨大なる增産の可能性を包藏するコーラート高原の開發乃至北部山地の開發に拍車をかけ得るに至り、この事は又泰國一個の場合をはなれて東亞全體に與へる關聯が少しとしないであらう。此の劃期的な大事業はバーンコーク港の築港改修計畫と共に一切の準備工作を經て工事の實施を待つのみになつてゐたが徒らに遷延して今日に至つてゐた狀態であつた。勿論其の裏には泰國の開發を悉く拒否してきた英國と自己の利益を損ぜられることを恐れた華僑の反對があつた事は容易に信ぜられるところである。

だが事態は一變した。泰國の新しき發足は先づ我國の援助のもとに、此處から行はれなければならないであらう。泰國の物資はその殆んど全部が海路により國外へ搬出される。從つて泰國資源の國外輸送について海運は決定的に重要な位置を占めて來た。

然かし此の國の海運に關聯しては吾々は二、三年前までは獨立國泰國のおもかげを見る事は不可能であつた。歐羅巴的侵略は外國航路はもとより、泰國の沿岸航路をも完全に支配して來た。英獨兩國籍船舶の泰國貿易の爭奪戰は白人東洋進出の好縮圖であつた。一八五七年暹英條約の締結の前後初めて泰國人に汽船の存在を知らせた英國は十九世紀末葉に至るまで泰國の對外航路を支配し一八九七年の記錄によれば英國籍船は全體の74%を占めるに至つてゐた。⑨其の頃より獨逸船の進出は著るしく第一次世界大戰に沒收されるまでドイツが泰國の航行權を壓へてゐた。即ち大戰勃發後泰國の對獨宣戰と共にドイツ船は、全く沒收され再び英國旗が泰灣にひるがへるに至つた。クレトナーは嘗て十年程前、今日では僅に年に一、二度大型のドイツ船をみるだけで而もそれには多數の米人の觀光客をのせてゐると

感傷をもつて記してゐる。⑩

偖一昨々年までは完全に外國勢力の蹂躙の下にあつた泰國海上交通機構にも遂に泰國々旗の飜へるをみるに至り、澎湃たるナショナリズムの波は先づ此に海上交通體系の中に躍動し始めたのであつた。⑪ 昭和十四年四月泰國は新たに船舶法を公布し自國に船籍を有せざる外國船の沿岸航路に就くことを嚴禁すると共に、自國に設けられたる通常船舶會社は資本金の全額を、合辦會社は其の七〇%以上を自國民の所有たらしめ、その船員の七十五%以上を自國民たらしむべきことを規定し、もつて自國船、自國民主義を强調するに至つた。⑫

爾後沿岸航路はSiam Navigation Co. Ltd. の獨占となつてゐたが、更に政府は一昨年六月二十四日の革命記念日を期し該船舶會社を二百萬銖を以つて買收、名實共に泰國政府所有の Thai Maritime Navigation Co. を設立し、第二次大戰の擴大とともに船舶不足の折柄、新たに數隻の購入に成功、其の後の經營漸く良好の模樣である。⑬ 然しながら未だ外國航路は悉く外國船の占むるところであり、自國船主義も未だそこまでは實現し得ず。⑭ 泰國の船舶は泰灣から一歩も外へ出づるに至つてゐなかつた。

而して歐羅巴への直通航路を持つものは丁抹國籍の East Asiatic Co. Ltd. 唯一社のみであつた故、必然的に香港、シンガポール、ピナン等の諸港に於ける中間搾取が介在し、英國への隷屬化が愈々激しからざるべからざる趨勢にあつた。

從前泰國が經濟特に貿易關係に於て、英國の支配下にあつた事は周知の通りであるが、其の壓倒的優位を占めた貿

易關係に於いてはたくみに、此等從來の海運機構を利用して、對泰國重壓政策をとりきたつたこともまた明白なる事實であつた。更にまた吾々は此の國貿易の著るしき特徴として殆んどベーンコーク一港にのみ依存する偏倚性を指摘せねばならない。(15) 統計の示す如く最近まで貿易總額の九十%がベーンコークに集中し、近來、米・木材等ベーンコーク港の重要輸出品の輸出額が減少し反對に殆ど全額を半島より輸出する錫鑛ゴム等が急激な增加を示すに至つた今日に於て尙輸出の六〇%を扱ひ輸入に於ては實に八十五%を占めつゝある事實を知る。然るに此のパーセンテーヂの示す性格と同時にベンコーク港出入船舶の總體數が僅か年、一〇二九隻、一三六萬六千トンであり、之はシンガポールの十分の一に充たないのは、別として、我が內地の諸港と比較して富山縣の伏木港と大差なき程度であることは、一國の唯一の代表港としては甚だ物淋しい數字と云はなければなるまい。

此處に於いてベーンコーク港築港改修工事の促進をはかると共に、更に泰國の最も近代的產業の潛在力を包藏する生活力の旺盛なる半島部のソンクラ港の開港の促進化を焦眉の急として計らねばならない。筆者は今より約二年前此のソンクラ港開港の地政學的重要性を說いて一日も早く實現を期待した。

しかるに其の後遽かに我が國政府も半島部泰の重要性を認識し、ソンクラに總領事館を開設した事は我が意を得たものであつた。果然大東亞戰爭勃發するや、一躍シンゴラ(ソンクラ)の名は有名となり馬來作戰の發端に於て最重要なる意義を有するに至つた。從前泰國の英國によるシンガポール隷屬化を打破する最緊要の對策として說いたソンクラ開港は、本論鐵道の項に於ても一寸觸れた如く昭南港の新しき誕生と共にその意義は多少異るに至つたが、しかも

なほ我が國と半島部泰とを直接に緊く結びつける據點として、同港の重要性は依然として變りなきものであると信ずる。而して日泰關係のより緊密化が此の點に多分に依據する事もまた疑を入れぬところである。

註① 言ふまでもなくメーナムなる語は泰語の Maa 母と Nam 水の結合せるものであつて河の普通名詞であり、チヤオプラヤは此の國最高の位階稱號であり卽ち國人よんで親任官の河と云ふ意である。もとよりメーナムは普通名詞であるがグレイエムも言ふ如く此の流域に住む者にとつて、此の河を離れて河の概念なく其の場合直ちに、固有名詞であり、外人誤つてメーナム河と呼んだのも故ありである。

② グレイエムによれば此の河のもたらす莫大な泥土の量は遂に此の國國土をして一年一呎の割合をもつて灣に向つて沖積平野を擴げつつあると云ふ。
Graham, W.; Siam, Vol. 1, p. 8
東森藏　盤谷外港修築に就いての話（暹羅協會々報第八號所收）によればメーナムが年々運ぶ泥土の容積は八〇、〇〇〇乃至一四〇、〇〇〇立方米に達するといふ。

③ 飯本信之　政治地理學　五十五頁

④ メーコンの大河がフランス本來の意志に反した事實はガルニエ以來餘りにも有名である。クレトナーはメーコンの水運の困難なる、しかも興味ある狀態をこまかに物語つてゐる。op. cit. Credner, W.; Siam, S. 310

⑤ 既述の如く行政的には佛印の一部であるが、泰國經濟空間の一部とみなされるラオスの地域は、先般の國境紛爭の結果一部失地の恢復を見たものの、今後とも此の事實は多くの點で注目されねばならない重要性を持つものである。

⑥ Graham: op. cit., Vol. II., p. 127

⑦ 伊藤兆司　熱帶農業　外南洋Ⅱ、世界地理第七卷
同　　暹羅の經濟政策に關する提案等參照

⑧ 東　森藏　盤谷築港計畫と湄南河口淺州の修築　暹羅協會々報第八號

⑨ Graham, W.; op. cit., Vol. II. p. 100

⑩ Credner, W.; op. cit., S. 322

⑪ もつとも從來沿岸航路に從事してゐた外資系の數社のうち The Siam Steam Navigation Co. は泰國籍を持つ會社であるが實際は過半數の株式はシンガポールに本店を有した英國系 Strait steamship Co. の所有するところであり、船舶は先の大戰當時沒收したドイツ船をもつてあて、乘組船員も全部丁抹人であり實際上は此國最大の白人商社たる East Asiatic Co. Ltd. の經營に依るものであつた。

⑫ 宮原義登　經濟上に於ける「タイ人のタイ」　東洋昭和十五年二月號、伏見義夫　タイ國產業の特殊性　參照

⑬ バーンコーク・タイムス　昭和十五年五月四日、同二十七日、六月十日、七月二十二日號等

⑭ クレトナーの「暹羅」322頁には次の樣な記載がある。

「シャム人には未だ大きな船の航行が出來ない。マレイ人に比べるならシャム人は山岳的であつて海洋的でない。南東亞細亞の航行に船乘として働くのは、大抵マレイ人である。支那人は料理人、マレイ人は水夫、印度人はかまたき、と船の上の仕事は大抵人種わけに出來る。」やがて泰國の內陸空間より眞の沿岸空間、開放空間への轉換は泰國人をして進取的な海洋的要素をも育生せしめる動機となるであらう。

⑮ 港別貿易額歩合 (1935—36年)

輸入

品名	バーンコーク	地方諸港	合計
生動物	93%	7%	32千銖
飲食料品	89	11	1.5849

輸出

品名	バーンコーク	地方諸港	合計
米	98%	2%	9.0836千銖
ゴム・屑ゴム ゴム代用品	2	98	1.3219

原料品	82	12	1.4958
製品	91	9	7.6431
飲料	89	11	.1283
地金銀及貨幣	100	—	151
金鑛	98	2	49
合計	89	11	10.8754
チーク	100	—	5052
錫及錫鑛	0	100	2.3375
其他ノ商品	72	28	1.4249
再輸出品	75	25	2582
地金銀及貨幣	98	2	
合計	61	39	15.8218

出所シャム鑑

航空交通

近代的交通體系の形成に立ちおくれた泰國も航空に關しては全く特殊の地位を確保する。航空交通に關する限り封鎖空間たる地位を完全に脫却し、世界の大道に沿ひ、陸路、海路の不利を少なからず償はしめるものがある。泰國の國內航空は極めて特徵ある性格を持つてゐる。其れは一昨年開通せられたる南部及び北部線を除いては、定期航空は開始以來久しきにわたり東北部コーラート高原のみに限られてゐた事實に依るものである。鐵道、水路の便うすき熱帶森林によつて殆んど隔絕せられたる東北高原に航空路を有することは、南米等に其の類例をみるも、よく航空交通の意義を認識、活用したものと言ふことが出來るであらう。其の飛行延粁數及び客貨の輸送量等は全く問題の外にあり、郵便物輸送を除いては殆んどみるべき性質を擧げてゐないのは泰國社會の經濟狀態は未だ此の近代的交通機關をよく利用するに至つてゐないからである。だがコーラート高原地域に對する政策上よく國策會社として活躍してゐる

と言ひ得やう。また更には斯かる狀態の上になほ小規模ながら困難な航空輸送事業を經營してゐるのは、此の地が世界航空路の要衝に當り、常に送迎する諸外國の航空機の刺戟にも依つたのであらうが、なほそれは之の航空交通機構の樹立が鐵道等に比し比較的新しく、泰人がよく歐羅巴諸國の進出に目覺め、航空交通の國策的重要性を深く認識してゐるからに由るのである。このことは昭和十四年成立をみたる日泰定期航空協定中にみられるバーンコーク、ウドーン間郵便物の無料遞送義務①に關し、其の實施に際し生じたる事態に對しても此の傾向は明に窺はれたのであつた。②

さて航空交通に於ける泰國の地位の特殊性は國內航空交通よりも國際航空交通に關しより重要なる意義を有す。第二次世界大戰の勃發前は泰國の空は英・佛・蘭・獨等列强の航空機の飛びかふところであつた。

歐羅巴より飛來する列强の航空機はすべて一應バーンコークに集り、此處よりそれぞれ蘭印、濠洲、佛印、支那更に連絡の上アメリカ等へ分岐してゐた。卽ちバーンコーク郊外ドーンムアン航空港は亞歐連絡空路の重要なる一支點として、殆んど海路に於けるシンガポールの如き位置を占めて來た。これは歐洲より西亞、印度を經て東亞に向ふ最短路に當り、又蘭印諸島、濠洲方面に對しても馬來半島の西岸沿ひに南下するコースが印度洋の季節風を受けて屢々航空に危險であるに反し、泰國は季節風の影響少き安全なる陸上航空路を提供する自然地理的條件に由るものであるが、また更には大東亞戰爭前の泰國の性格にも因由する「機會均等主義」をもつて各國の定期航空乘入れを承認してきたことにも依るのである。

抑々國際航空とは如何なる性格を有するものであらうか。尨大なる延長粁程を持つ國際航空路は確に航空交通の持

つ意義と價値を充分に認識、活用したものであるが、從前行はれてゐた多くの著名なる航空路は卽ち悉く歐米列强の本國と搾取の對象地たる自國の植民地を堅く緊縛する最重要機關として利用せられきたつたものではなからうか。實際大東亞戰爭勃發前の南東アジアの航空路は此れ等植民地確保機關の性格を最も明白に露呈し來つた所謂國際航空路の代表的存在であつた。特に此の東亞の空間が歐米諸國の航空路伸展競走の目標であつたこともまた有名な事實であつた。

さて一國航空路の他國への延長は卽ち其の國勢力線の延長であり、政治的支配の前哨であると解するのが當然であるが、日泰兩國定期航空協定は全く獨自の性格を持つものである。此の航空路こそ吾が國が始めて有した眞の國際航空路としての地政學的意義の重要性に特に留意せられねばならない。之に依り從來歐米諸國が其の本國より實際上の長距離を征服して吾が國よりも半分以下の時間的距離に置き得た泰國をして、再び歐米より一萬數千粁、日本より數千粁の本來の位置に引きもどし得たことが先づ指摘せられねばならぬであらう。卽ち泰國は地理的位置に於いてのみならず、時間的位置に於いても再び我が國と緊密に結ばれることになつたのであり、日本からは他の如何なる國よりも早く泰國に到達し得ることが可能になつたことである。要するに兩國間定期航空開始の日、アジアの泰國は本來のアジアに還つた日であると云ふことが出來るであらう。④ 次には吾が國が始めて眞の意味の國際航空路を有するに至つたことである。ここに至る迄に吾が國當事者の國際航空路開始に對する努力のなみ〳〵ならぬものがあつたことは周知のことであらう。まことに吾が國航空界に於ける劃期的な出來事であり、このことは直ちに次の事實に關聯するも

のである。即ちハウスホーファーに指摘せられるまでもなく、歐米諸國の航空網に圍繞せられ全く特殊的であつた日本航空路の「完全なる孤立性」⑤の打破せられたることである。もとより日本航空路の延長のもたらす意義は歐米諸國のそれとは自ら確然と異る。まことに「皇道開顯の一前哨として理解されなければならないこと」⑥は當然である。

遠く西方より來り東亞の北邊を掩はんとするソビエット聯邦の卓越せる航空路並びに南方植民地確保の西歐諸國の航空路の二線による「やつとこ」⑦のやうにはさみこまれた上、更に「汎米航空の門」⑧により東方より迫つたアメリカの航空路により包圍せられてゐたのは事實であつた。だが吾が國よりバーンコークに延びた航空路こそ本來、內側に向ふやつとこの如き求心的勢力ではなく、他の一線卽ち我が內南洋諸島經由の南方線と共に外側に擴張してはねかへす「てこ」の如き性格を持つてゐたのである。

大東亞戰爭ひとたび起るや世界の航空地圖も亦一變した。ハウスホーファーの說いた太平洋權力政策としての航空網——航空權力線もまた全面的な變革を餘儀なくせられた。東亞の空はすでに本然の姿に歸つたのだ。だが現實に日泰航空路の存在がそれの原動力となつたことにあらためて注意せられねばならないであらう。

大東亞戰爭勃發直前に至るまで最もその去就を疑はれた泰國をして明確なる判斷をとらしめたものの背後に、既に存在した此の航空路の持つ意義を理解し得ないものがあれば、それは地政學的認識の缺除を露呈するもののみであらう。而して更に其れに引續いてのマレー作戰の進展を始め東亞全般の戰果の擴大に、それ等の前提として一本の航空路が存在したことを忘れるものはないであらう。一つの航空路を持つ地政學的意義は斯くも重大なるものであつたの

である。

註① 日本國「タイ國」間定期航空業務の運營に關する協定、此の協定は全般にわたり相互主義のもとに締結せられたる點に注意すべきである。即ち泰國機も同樣の條件にて吾が國に航行し得るのである。

第一條

日本國政府に依り指定せらるべき日本國の航空輸送會社は「ウドルン」に定期着陸を爲し台北と「バンコック」竝に日本國及「タイ」國の權限ある官憲の間に後日協定せらるゝことあるべき「タイ」國内の他の諸地點との間に定期航空業務を運營することを得。

第五條

前記日本國の航空輸送會社は「タイ國」政府が該會社に委託することあるべき郵便物を「バンコック」「ウドルン」間に於いて無料にて遞送すべし。

② 協定實施に當り、吾が國は大型機の離着陸不適當の理由にて別に小型機にてウドーン、バーンコーク間郵便物遞送の實施にあたるべき旨申し出でたるも、泰國側にては同國々内航空への外國機進出とみなし、其の點は交渉成立せず、結局日本航空機によるウドーン着陸は日本側より回避した結果になつた。

(大日本航空株式會社バーンコーク出張員伊藤良平氏に據る)

③ 伊藤良平　泰國に於ける航空一般現狀　二頁

④ 小牧實繁　日本地政學宣言　一二五頁

⑤ ハウスホーファー著 太平洋協會編譯　太平洋地政學　圖表七　參照

⑥ 小牧實繁　前掲書　一一一頁

⑦ ハウスホーファー　前掲書　圖表六　參照
⑧ 同右

昭和十六年十二月八日以後、東南アジアの諸地域がそれぞれ本然の姿にたちかへつたことは此處にあらためて說くまでもない。泰國もまた一國家の交通構造よりも、印度支那全體としての觀點より、更に東亞全體の綜合交通構造の上より新に論ぜらるべき多くの課題をあらためて要請せられるに至つたこともまた當然である。もとより此の小稿は殆んど資料の域を脫せず、印度支那交通構造の本論は他日を期するものである。

本稿執筆に當つて種々御指導を賜つた小牧敎授、室賀講師の御好意に對して厚く御禮申上げる。

（昭和十七年十一月、南方に赴くの日を前にして補訂す）