



# 國都新京の建設

中野金次郎

## 奠都の礎

滿洲國大同元年（昭和八年）三月九日三千萬民衆は執政溥儀氏を迎へ長春を以て其首都と定め其名も之を新京と改められた。

潑刺たる意氣と偉大なる抱負とを抱ける新政府は先づ新國家繁榮の第一歩として國都建設の企圖を確定して以來同市は政治經濟軍事交通の中心として日一日と輝かしい將來を見せて居る。

殊に同年九月十五日日本帝國は列國に率先して敢然滿洲國を承認して全權大使を駐割せしめ更に關東軍司令部を移し帝國總領事館を始め諸々の官衙公館を設置する等日滿兩國の提携融合は勿論國都建設の礎は確と茲に定められた次第である。

## 新京の將來

政府は此狀勢に鑑み先以て國都建設局を創設し第一期計畫五ヶ年後其抱擁人口は尠くとも三十萬を突破すべく更に

第二期第三期の擴張計畫完成のあかつきに於ては人口百萬面積二百平方杆の大國都を實現し得既設の舊市街に比し人口に於て七倍面積に於ては實に十倍の大擴張をする計畫である。

新京は南滿、吉長吉敦、中東、三鐵道の結合點なるのみならず殊に歐亞を結ぶ國際幹線の連絡點である。又此九月一日から北鮮に通ずる新線が開通されたので國都としては實に四通八達申分のない位置を占めて居る。而のみならず新京は從來豆の都と呼ばれ滿洲隨一の農産市場、其上にハルビン、吉林等の大消費地を控え物資の集散、金融取引が日々目覺しい躍進振を見せて居るのは當然の事である。

昨年八月四日の調査に依れば附屬地所在の總戸數七千戸人口日本人一萬七千人（内鮮人二千四百人）滿洲國人二萬一千三百外國人四百五十總數三萬八千七百人それから城内及商埠地に於ける戸數は二萬三百五十人口十萬六千六百で其他今は郊外である寛城子に五千人の人口があつて合計十五萬五百の總人口であつたが今年最近の調査に依れば實に

十八萬五千を示し一ケ年三萬の増加を示して居る。此傾向を以て進めば右申述べた五年計畫の三十萬人口の國都建設は當然過ぎる程明らかなる事である。

## 土地買収

新京既設市街の面積は約二十一平方杆であるが大國都建設の初期計畫として昨年一月十六日國務院會議に於て更に二十平方杆の地域に涉つて右申述べた五ケ年計畫の建設が實行される譯である。

該地域は官廳敷地道路、學校、公園、運動場、住宅地、工業地、商業地等に區別されて居るが該區域内の土地は一切是を拂下主義とし建設局に於て地區割をなし一般公示に依る拂下式で其間一切ブローカー等の介入を許さない事にして居る。

局當務者の話に依れば國都完成の總經費は八千萬圓であるが最初五百萬圓の資金を政府に仰ぎ該資金を以て逐次五年計畫に屬する土地を買上げ道路、水道、瓦斯等の施設を

なし現在は大體商工區域一坪二十五圓住宅區域八圓程度で此を希望者に拂下げ其收得金を以て順次新しい施設に移つて居るのであつて國都新京の建設は資金を他に仰がず謂ば自給自足でこの大事業を遂行する手順になつて居る、従つて昨年二月一日吉林省令を以て新京を中心とする三十支里以内の土地に關する賣買貸借天租等を一切禁止された次第である。

## 道路問題

次ぎは道路の問題だが、

第一期事業に屬する改正道路は新京驛より中央通りを南に今の西公園を貫通し、滿鐵附屬地より約一杆の地點は大同廣場であつて此所を市政及財政の中心とし、街路は總べて二線直角とする、又中央新停車場は新京驛と孟家屯驛との中間に位し、軌道面を低下し道路横斷を容易ならしめることになつて居る。そして市内の幹線道路は主として公館、商館等の建設地域となり、今の吉長東關驛及新京驛の

北方は大體に工業地域となる豫定である。之は風の方向と水運の便を考へたもので將來煤烟の爲めに都市を汚す虞のない様に計畫されて居る。

夫からハルピンに向ふ中東線を狭んで約一〇方杆の軍用地を畫し茲に兵營、無電臺、軍用飛行場、國際飛行場を設置する見込である。

又市民の衛生及兒童保育の必要から市内に大中小の公園を置き、中にはゴルフ場、競馬場等相當大きな地劃を割當て公園全部の面積は市全面積の七パーセントに當つて居る。

其外運動競技場、屠場、塵埃燒却場、各種市場、博物館、圖書館、公會堂、動植物園等を適當に配置することになつて居る。

新京を中心とする主なる道路系統は

- (一) 農安道路 (新京農安間七〇杆)
- (二) 懷德道路 (新京懷德間六〇杆)
- (三) 奉天道路 (公主嶺經由二七〇杆)
- (四) 伊通道路 (新京伊通間五〇杆)

(五) 雙陽道路 (新京雙城堡間一九〇杆)

(六) 吉林道路 (太平嶺經由新京吉林間九五杆)

(七) 哈爾濱道路 (審門經由二三五杆)

等であるが市内の道路は大體之を幹線、支線、補助線の三に區分し幹線は六〇米乃至二六米、支線は一八米乃至一〇米、補助線は其れ以下の幅員を有する事とし幹線、支線は總て車道と歩道に分け、幹線の車道は特に高速度車用及緩速車用の二筋とし、其の兩端を歩道とすることになつて居る。此幹支線の路面は總て鋪裝し電信、電話、電燈に要する架空線電柱の如き路上施設を禁じ彼の歐米主要都市に於けるが如く埋設其他の方法を研究してゐる。

## 水 道

「新京に水不足」の評判は今でも可成り各方面に傳はつてゐるそうだが夫は軍閥時代滿鐵附屬地以外は尺寸の土地でも勝手に日本が使用出來ず、只地域狭少な滿鐵附屬地内のみで良水を求め様としてゐたのに起因する現に建設局の手

で施工中の第四水源地は水量が豊富であるのみならず、附近伊通河の河床にも豊富なる伏流がある。又南嶺の西方にも綺麗な清水が噴出して居る而のみならず將來は新京の東方七二杆にある飲馬川の河水を利用することにすれば、人口二百萬位を養ふことは誠に容易いことである。現在の二十年計畫では先づ人口五十萬を豫想し、右申述べた地下水と伊通河の伏流を利用し、一日二萬二千立方米を採集する事になつて居る。夫で水源地からの送水は直送式とし井戸からの取水は給水管で之を宏壯な給水タンクの中に導き、壓力調整に依つて之が消防用にもする様に出來てゐる、夫から給水槽は鐵筋コンクリート造りとし、市内適當なる位置に築造することになつて居る。

次は下水道の施設であるが、雨水は直ちに附近の凹地に放流せしめ、汚水は一旦一ヶ所に導水處分をして淨化した上伊通河に放流する計畫であるが糞尿の處分は此際市民に強要し、全部淨化装置とする計畫である。

## 交通諸機關

### イ、通路運送

新京市街地に於ける交通機關は現在のところでは主として人力車、乗用馬車で自動車は割合に少ないようである。

(昭和八年二月調)

種類	附屬地	商埠地及城内
自動車	一二五(自家用を含む)	二二七
人力車	一六〇	四七五
馬車	一、〇八三(商埠地城内を含む)	

之は一に道路の悪いのに由る譯で、少しでも雨が降れば泥濘車輪を没し、自動車などは全く運行不可能になるからである。従つて市内一般馬車の利用は非常なもので、到所小型の馬が曳いて居る幌型の乗用馬車は絡纏として續いてゐる。夫でも南滿洲電気會社は昭和五年七月以來バスの營業を始め、今日に及んでゐたが事變後將來に着目し、城内及附屬地に於けるバスの一手營業權を獲得し、目下附屬地は勿論南嶺寛城子等にも運轉してゐる。

將來右述べた大都市計畫が完成されると同時に、市内外の交通機關も當然充實されねばならぬが、茲に注意すべきは如何なる交通機關が最も適當であるかが問題である。

無論電車は前世紀の遺物で、其騒音や都市美の上から適當ではあるまい。殊に冬期酷寒の場合には技術的に見ても、利用者から見てもどうも不適當のようである。従つて乗合バスが無軌道電車に落着くのではなからうか、但し貨物の運送は乗合とは自ら其趣が違つてゐて、郊外泥濘の道路關係もあるから、茲當分は荷馬車によらねばなるまい。

次は市外の交通であるが、現在のところ中東、吉長、吉敦各線又は滿鐵本線は荷馬車乗用馬車によつて連絡されて居る。又奥地の都市とは冬期道路の凍結を待つて自動車の便がある。其外長距離の馬車輸送として、哈爾濱新京間の收穫物輸送がある。嘗て中東鐵道が南下物資に對し、亂暴な高率運賃を課した事が原因で之に對抗し馬車輸送が大いに活躍し、驚ろくべき成績を擧げた時代もあつた。今日でも兩者の微妙な關係からして、馬車輸送は期節的には可

なり活躍して居る。將來は道路の完成と共に超特急バスも運轉され、特産物もトラックにより盛に此新京に集散されることと思ふが、こゝ當分の内は何としても全國三百五十萬と號せらるゝ馬匹の利用に主きを措かわばなるまい。今左に最近に於ける新京穀類馬車出廻の數量を掲げて見るならば、

新京穀類馬車出廻數量表(單位滿洲石)

種目	昭和三年	昭和四年	昭和五年
普通大豆	一二二、四七九	二五〇、一一七	二三一、〇二五
混保大豆			
高粱	六四、八二二	二一四、二五一	一八六、九二〇
小麥	一一、七七九	二七、五一〇	七、一四三
包米	一八、三六一	一八、八一七	二〇、七六四
小米	三、三九七	二、〇九八	四、七七八
雜穀	三八、五一八	六一、八六四	三五、四七九
豆			
合計	二五九、三五六	五七四、六五七	四八六、一〇九

ロ、鐵道

新京の既往及將來を研究するには先以て既設及未設の鐵

道關係を調査する必要がある。

本年一月關東軍司令部特務部の特殊命令に依つて設置された滿洲經濟事情案内所の説明に依れば大體左の通りである。

既成鐵道

南滿洲鐵道

日露戰爭の結果、中東鐵道南部線の一部を日本が占領すると同時に、野戰鐵道提理部が之を管理し、孟家屯を終端驛として旅客貨物の取扱を行つてゐた。

明治三十九年十二月滿鐵會社が設立せられ、四十年四月一日鐵道の引繼を受け、同年八月三十一日現在の新京驛舍より一哩五十八鎖西方に假停車場西寛城子驛を設け茲に中東鐵道との接續運輸が開始された。次で同年十一月三日長春驛の竣成を見貨物取扱を開始し、又十二月二日より旅客の取扱を開始した。更に四十二年二月廿二日より中東鐵道との接續運輸をも新京驛に於て行ふこととなり、又四十四年には構成に吉長線頭道溝驛を設けるに至つた。現在の驛

舎は明治四十五年に起工され、大正三年五月に落成したものである。

## 中東鐵道

明治廿九年モスコに於ける露國皇帝戴冠式に參列した李鴻章は、既に北平で露國公使カシニーと協議した所謂カシニー條約案を以て時に露國外相ロマノフと會見して之を本條約となし、同年九月清國皇帝の批准を了つた。その後本條約並に同年八月清國政府及露支銀行との間に締結した中東鐵道設立に關する條約によつて同年十二月露支合併の大清東省稽查鐵路進款公司が生れ、翌年八月よりシベリヤ鐵道の一から烏蘇里鐵道に連絡する軌間五呎の本線敷設にかゝつた、一八九八年露國は更に中東鐵道南部線敷設權を得て、ハルピンを分岐點となして只管工事の進行を急ぎ一九〇一年本線を竣工した。

斯くて露國は中東鐵道の經營に力を用ひ、形式は合辦であるが、實質的には全然露國專營機關として活躍し、極東に其大を誇つたのであつた。然るに大正七年度彼のロマノ

フ朝廷崩壞し、過激派の烽起に及んで、列國はシベリヤに共同出兵をなし、遂に東支鐵道に對しては大正八年四月より共同管理を行ふ事となつた。

露國の勢力失墜すると、當時の民國は好機逸すべからずとなして、沿線警備並に附屬地警察權を握り、更に鐵道管理の實權を收得する等着々利權を回收し、遂に露國には鐵道營業に關する一部の權利のみを附與するに止めたのである。

本鐵路は公稱資本金僅かに五百萬金ルーブルに過ぎないが露國政府では其の出資金を數億金ルーブルだといふて居る。鐵道延長は滿洲里、ポクラニーチナヤ間九二〇哩及哈爾濱新京間一五〇哩である。自分等は此度此鐵道に乗つて一等往復六十四圓も取られたが隨分法外に高い運賃だ。

## 吉長吉敦鐵路

本鐵道は新京頭道溝より吉林に至る延長七九哩一四、吉林より敦化に至る一三〇哩二〇軌間四呎八吋半スタンダードゲージの鐵路であつて、新京吉林間は明治四十二年起工

大正元年十月工を竣へた。

一時成績振はなかつたが、同六年吉長鐵路借款條約の締結に伴ひ、滿鐵より六百五十萬圓の借款をなし、翌七年一月一日滿鐵の委託線となり、逐年良好な成績を擧ぐるに至つた。吉林敦化間は大正十五年六月起工、昭和三年十月全線竣工し、大正十四年十月時の民國政府と滿鐵との間に締結せられた。吉敦鐵道建造契約に基き、建造された鐵道で

ある。兩線は獨立してゐたが、昭和六年十月以降合併し、吉長吉敦鐵道と稱さるに至つた、目下の處滿鐵との連絡は頗る圓滑であつて旅客は新京驛構内(頭道溝站)に於て接続してゐる。

大同二年三月一日滿洲國政府は、本鐵道もその一部として新設の鐵路總局の下に經營さるゝに至つた。

一方敦化より東走して北鮮羅津に至り、日本海沿岸に通すべき敦圖線は此九月一日から開通となつた。

### 新鐵道網

#### 京津線

新京敦化線を更に敦化より哈爾巴嶺、延吉、灰漠洞を経て朝鮮に入り、進んで穩城、雄基を経て終端港羅津に結ぶ經濟線であつて、假に此の名稱を附してゐるが、既に朝鮮側に於ては大部分開通し、今回滿洲國より滿鐵が請負つた敦化、灰漠洞間も哈爾巴嶺を越え南溝まで開通し間もなく全線の營業も開始する豫定である。

#### 拉濱線

更に同線と密接な關係にあるもので、今回滿鐵が建設を請負ふことになつた鐵道に吉林、敦化の中間、拉法を基點として五常を経て哈爾濱に至るものがあり、既に工事を開始してゐる。

#### 鐵道網完成と新京の地位

而して此等の鐵道完成の曉、新京の將來に如何なる結果を齎らすか種々取沙汰されてゐるが、これに對して、新工商會議所に於ては次の如き觀察を與へてゐる。

#### 京津線 拉濱線

京津線の開通に依り新京、羅津間の直通運輸は目前に迫



つて居り、同時に拉濱線の工事も進捗してゐる。

而して此鐵道が完成すれば、沿線及附近背後地の富源は開發せられ鐵道交通に一大變革を來し、從來中東鐵道東南部線に收貨された大部分を本線に取受可能性がある。猶此の變革に伴つて新京の物資集散状態にも影響して、從來吉長、吉敦線より新京へ到着する貨物の主なるものは、農産物を主とし、木材、石炭等年額約五千噸であつたが、前記新京羅津間全通の曉は朝鮮は勿論母國阪神、中京地方及裏日本との輸出入貿易は殷盛となるから新京へ輸入せられた貨物は、母國及朝鮮に輸出せられ新京を経て南滿に流るゝ數量は減少するとの説もあるがこれは拉濱線の價值を度外した説であつて、該線の活躍と吞吐港の施設は當分之以應じ切れぬものと見らるゝから、新京集貨の噸數量に大なる影響を與ふるものでない。其上新京は滿洲國の新國都として今後急速の伸展を爲し、政治的に經濟的に各般の中心となるから敢て悲觀に當らない。斯くの如き拉濱線の建設に依つて、最も打撃を蒙るものは中東線の東西兩線であり、

其の南部線の經濟圏内は拉濱鐵道に依て、全然其機能を浸蝕せらるゝこととなるのは想像に餘りあるものがある。

而して今後背地の治安維持せられ續々移民の來住して廣漠無限の沃野が漸次開拓せられるならば、自然産額の増加となり、猶地方開發の爲め背後地産業道路の施設計劃もあり、是等地方の農産物は總て新京市場への馬車出廻りとなるから、頗に其數量の増加するのは瞭なところである。之に依つて見れば京津間の全通が滿鐵線の收貨量に減退を來すとの説は、全く杞憂であつて、新京と大連との經濟關係は益々密接になると共に、北鮮との交通關係が新に開かるゝ結果新京は全く交通の中心地となり、將來の殷盛は刮目に價するものがある。

#### ハ、航 空

滿洲航空路の開設に就いては一昨年事變の突發後軍事當局は勿論滿洲建國後特に此邊の事に心掛け昨年十一月三日滿洲航空會社を創立し新京を中心として各地に至る一般航空營業を開始したことは滿洲の航空史上に特筆すべきこと

である現在では、

一、新義州—奉天—新京—哈爾濱—齊々哈爾—海拉爾  
(毎日運航、但し齊々哈爾海拉爾間は毎週月水二回)

二、新京—吉林—敦化—龍井村 (毎週月水金運航)

三、大連—奉天 (毎日一往復)

四、哈爾濱—佳木斯—富錦 (毎週月水二回往復)

の四線路であつて、大連、新義州の兩地に於て日本航空輸送の路線と連絡をしてゐる。同社に於ては更に、航空輸送

の充實を計るため、哈爾濱—寧安間、哈爾濱—海倫—齊々

哈爾間、海拉爾—滿洲里間。

齊々哈爾—大黒河間、龍井村—羅南間、奉天—錦州—熱

河間等の劃期的航空網計劃の實現に努してゐる。

日滿連絡のスピード化

尙日本と滿洲國との交通連絡については、鐵道省をはじめ關係各當局では相當の研究を續けてゐるが、海路は別として陸路は中間關門海峽を控へてゐる關係上、内地は勿論朝鮮鐵道局及び南滿鐵道のスピードアップを行つても、新

京まで六、七十時間を要するので、鐵道省では將來滿洲國と提携し空陸の聯絡交通、即ち鐵道と飛行機の聯絡定期運輸を行ふ計畫を樹てゐるが、これによると、東京、新京間は東京を出發して翌朝大阪着大阪より飛行機で福岡經由新京に到着すれば、この間僅かに二十時間位で新京に到着する事が出来るわけである。

國際航空路へ

ソヴェートの西比利亞航空線の終點イルクーツクと滿洲里間が聯絡され、且夜間設備の完備すれば將來、東京—倫敦間を二晝夜で行くことが出来、此の意味に於ても新京は重要な地位にあるわけで、國際エヤーポートが現れ、そして夜間航路標識の出現するのも遠い將來ではあるまい。

X ————— X

X ————— X