

滿洲國の道路 (二)

西 芳 雄

第二章 滿洲建國と道路政策

第一節 一般道路計畫

第一目 國 道

大同元年三月一日(委員會紀一五九二)舊東三省三千萬民衆の總意期待に基いて新國家が建設せられた。即ち國號を滿洲國と稱し、五族協和の王道國家として、東亞の一角に堂々其の第一步を踏み出したのである。

其の國家の體制は立憲法治國であり、政治組織は滿洲國特有のものであつて極めて進歩的なものである。殊に交通行政の一元化を企て交通部を置いて鐵道、郵政、航運、航空、道路(尤も道路が交通部に統合されたのは康徳四年であるが)等を掌理せしむるに到つたことは特筆に値する。

而て其等の交通施設に就ては近代文化國家に相應すべき施設の整備が急速に期待せられた。

諸種の交通設備の中に於ても、道路の整備に特に重點を置かねばならなかつたことは、前章に述べたる通りの滿洲の無道路状態に於て必然的なものであつた。殊に道路の整備如何が一國文化の成熟程度を表現するものであるとの認識は、路上高速交通機關の世界的な發達と相俟ち、凡そ世界の常識となりつゝあることは、恰も往年に於て鐵道路線の延長を以て文明の標識と爲したると同様であり、滿洲國に於て此の點に重大なる關心を持たざるわけには行かなかつた。

即ち滿洲國政府は建國直後直ちに先づ國道の整備に着手

し、着々として準備を進めつゝあつたが、大同二年三月國務總理大臣管理の下に國道局を設けると共に國道建設十箇年計畫を發表した。其の内容は國都新京を中心として、國內の各省公署所在地、重要産業都市、港灣其の他國境の重要地點を連絡し、主要交通網の全國的達成を期するものであり、其の延長は概算六萬軒と稱された。

然るに其の後諸種の事情の變化と、國庫財政の都合に依り、計畫變更修正の必要を生ずるに至り、第一期建設五箇年計畫（自大同元年至康德三年）を以て一萬軒に達成し、引續き第二期計畫（自康德四年至康德八年）に於て一萬三千軒を建設することとし、爾來第一期事業は當該年度内に八、九九二軒を完成、現在は第二期計畫の第四年度であるが、工事は所期の通り進行中であり目下資材、勞力の騰貴、並に缺乏に悩みつゝあるに不拘、地方の協力、經濟的工法の採用等によつて、大體所期の目的を達成する見込である。而も以上は全く經常的工作としての國道建設事業に就て述べたのであるが尙此の外に特殊國道事業として北邊振興

事業計畫中に包含せらるゝ事業が實施せられつゝある。北邊振興事業は主として滿洲の北邊諸省、即ち人口の稀薄なる特殊地帯の開發振興を目標としたものであるが、其の地域が他の領土と接壤せる爲、其の工作に特殊の意義を有することは云ふ迄も無い。隨つて北邊振興事業中の道路事業に就ては茲に委しく説明することを避けるが、要するに康德六年度より向ふ三箇年の繼續事業として（豫算の處理としては滿洲國の道路事業は何れも單年度施行である）今や四千軒に垂々とする國道が北邊一帯に竣功を見んとしつゝあり、同地區に於ける内地の開拓移民の國策等とも照應して、將來の北邊地區の開發に大なる寄與を爲すものと云ふことが出来るであらう。

また一方蒙古地方即ち興安各省に於ては該地方の地形的、人種的、文化的及軍事的、其の他各種の事情により興安振興計畫が企圖せられその實行に就ても漸く軌道に乗つて來た觀があり、隨つてそれに包含せらるゝ道路事業も近き將來に於て開始せらるゝであらうし、又汪精衛氏による

新中華民國の成立と共に、西部國境方面は該政府の華北委員會と協同して、新なる道路施策を決定せらるべきであり、同方面の國道事業が開始せらるゝに至るであらう。

以上述べたる所により、建國當初豫定せられたる國道事業六萬料の計畫は、各種國道事業の遂行によつて、其の所期せしよりも結果に於て一層の膨大さを加ふるに至るであらうことは想像するに難くない。尙國道局は康徳四年一月一日民政部土木局設置と共に廢止せられ、其の後同年の七月一日中央行政機構の大改造があり、交通部に道路司が設立せられたことは後章道路行政機構に於て述ぶる通りであるが、其の間國道事業の方針には何等の變更を加ふることは無かつた。

建國以來に於ける國道建設の實績を表示すれば次の通りである。而て今や建國後僅に八年にして一萬五千五百料の國道は大體全滿の樞要地を連絡し、道路交通の利便は昔日の滿洲に比すれば全く面目を改むるに至り、國營自動車の運行と相俟つて、國民をして道路の建設を謳歌せしむるに

至つた。

尙更に康徳七年度（昭和十五年度）に於ける國道事業計畫の概要を述べれば、國道豫算總額は約三千七百萬圓であつて建設約三、一〇〇料同改良約二、六〇〇料及橋梁架設二四個所を實施せんとするものである。

國道竣功路線工事費並に延長

年 度	延 長	金 額
大同 元年	七、七・七料	六、七二〇、九八・五圓
" 二年	三、〇〇〇・九料	六、八三二、四六五・八圓
康 徳 元年	二、三三三・三料	三、八七六、四五一・七五圓
" 二年	五、〇〇・四料	五、六九二、二七・九圓
" 三年	三、〇一・〇料	一〇、九九五、九四五・〇〇圓
" 四年	二、二六・六料	七、〇二二、四三〇・〇〇圓
" 五年	一、九〇・五料	三、四六〇、七九八・八三圓
" 六年	二、四〇〇・〇料	一五、七四四、四三〇・七〇圓
計	一五、四八一・四料	七三、九二七、四八・八六圓

第二目 地 方 道 道

國道以外の地方道路の施設が、國道の利用價值を増進し、

地方の産業開發、經濟の圓滑、文化の促進等に至大の影響を持つことは改めて論ずる迄もない。滿洲國政府に於ても其の初め民政部に土木司を設置して、國道局に於ける國道計畫と相呼應して地方道路の開發に當らしめたのであるが、地方の道路は地方の負擔力に待つことを必要とするに拘はらず、建國の當初は道路政策の民衆浸透が殆んど行はれてゐなかつた爲に、國費を以て助成するも料當り二百圓程度に過ぎず其の進展は容易に期することが出来なかつた。

當時土木司に於て國內既存道路の調査を行つたことがあるが、其の結果三萬六千餘料の道路延長の數字を得ることが出来たが、之等の道路の状態は第一章に於て述べたる通り廢頽其の極に達して居り、降雨期に於ては全く道路の效用を爲さざるのみか、雨期以外に於ても結氷期を除いては自動車の交通は全く不可能の状態に在つたのである。

而も斯くの如き惡條件のもとに於て、土木司の方針と省縣土木擔當者の涙ぐましき程の苦心によつて惡道は漸次に改良されて來た。此の工事に於て特に注意さるべきものは

地方民の奉仕を要求したこと即ち賦役である。前述の通り低廉なる工費を以て道路改良の實績を擧ぐるには、どうしても地方民の協力を求めて賦役を課するの外は無い。而も賦役を課するに就ては滿洲民の賦役に關する既成觀念が之に障害する。それは不法攤派といふ思想である。不法攤派といふ言葉の意味は「不當なる負擔命令」といふが如き意義を持つてゐる。即ち往年の軍閥政治等に於て軍用道路、其の他の工事に於て、人民に對し殆んど苦役に等しいほどの勞役を課したことなどが此の思想を誘發せしめたものと認むることが出来る。而も建國當時に於ては民衆が一般道路工事の眞意義を知らず、徒に不法攤派防止を叫んで地方民の自由を束縛するが如き聲を揚げた。然し乍ら蠅蚋として開けゆく道路が其の利便を益するにつれ、亦其の道路の目的が地方民自身の爲であるといふことが理解さるゝにつれて地方民の中には寧ろ先んじて賦役に服するが如き美風さへも生じて來た。隨つて最近に於ては少くとも道路の築造に關する賦役に對しては不法攤派の聲を聞かなくなつた

ことは慶賀すべきことであると共に、地方道路の第一線に於て苦闘した建設擔當者の勞苦を銘記するの必要がある。

(餘録)

總じて滿洲及支那に於ては賦役といふが如き文字を使用することは甚だ良くないことである。役といふ字は普通の場合、懲役苦役といふが如き悪い意味に使用される、役人といへば日本では官吏を意味するが大陸では懲役人のこととしか聽こえない。兵役法ともいふべき法律を國兵法と稱するに至つたことも同様の理由である。日系官吏の注意すべき事柄である。尙此の賦役に相當する言葉に滿洲及支那の既成熟語として徴工或は徴工代辦といふ言葉があり、此の場合の工は勞力を意味する。

康徳二年に民政部土木司に於ては組織的に地方道路網改良計畫を樹立した。此の計畫の要旨は、一、將來國道として認めらるべき重要性を有する路線、二、省公署所在地及縣公署所在地を連絡する路線、三、縣公署所在地相互間を連絡する路線、四省縣公署所在地より鐵道主要驛に通ずる

路線、五、その他重要と認めらるる路線、等より約二萬軒を選定して之が改修を行ふこととし、尙既存の三萬餘軒の道路に對しては極力之が改善を圖ると共に、橋梁の補修改良等に就ても之を行ふこととした。

康徳四年七月一日の行政機構改革はそれ迄民政部大臣の管掌に屬したる道路行政を、交通部大臣の管轄に移したる點に於て、交通行政の一元的統一といふ劃期的効果を齎した。而て地方道路行政に關しても交通部大臣の監督下にあらざることとはもとよりであるが、然し乍ら實際問題としては寧ろ之と反對の結果を招來したことは滿洲國道路行政上の大なる缺陷とせられてゐる。といふのは、今迄民政部の土木司に於て管掌してゐた時分は、地方道路の助成に就ては、前述せし通り極めて少額乍ら道路費の名に於て補給金を地方に下付せられてゐたのであるが、此の改革と共に、行政權は交通部大臣に屬したけれども、地方道路の助成に關しては、一般地方行政補足金中に包含して總務廳から直接地方に交付されることになつたのである。隨つて地方(省)

は其の行政補足金の使途を一任せられてゐる爲に、當初行政補足金を要求せる際の内譯に示されたる通りの道路費に充當することを爲さない。他の行政費の壓迫によつて道路の費用は不足勝ちとなり、而も一方道路交通の要求は多大なる爲に、出来るだけ少額の費用を以て多くの道路工事を遂行せんとするに至り、此の結果は賦役の濫課となり、粗悪構造物の築造となる。斯の如き弊害は行政機構改革以來常に看る所であつて滿洲鐵路行政上の一大缺陷として指摘される。

友邦日本及其他の諸國に在つても、地方道路に對する國庫補助等の助成政策は道路行政の浸透を期する上に於て、極めて必要事とせられてゐる。殊に地方道路費に特定財源を指定したる場合の如きは、其の財源を道路費以外に使用することに極端なる制裁を講じてゐる。例へばアメリカ合衆國の如きは地方道路費の特定財源たるガソリン税を目的外の使途に供した場合は聯邦補給金を支給しないとするが如きである。然るに滿洲國に於ては特定財源とすべき

道路費補給金をすら極めて自由な省地方費財源として交付し其の使途につき道路行政の干渉を許さない。斯の如くして地方道路行政の完全なる遂行を圖ることは全く不可能と謂はざるを得ない。故に現在に於ては單に地方道路に對する技術的指導と其の他人事等の側面的援助協力を地方道路行政上に於ける唯一の手段としてゐるのであるが、現在に於ける地方道が國道等に比し著しき質的劣悪なる状態にあることは云ふ迄もなく、斯の如き程度で地方道をして國道の培養線たらしめ、また地方産業の開發治安の維持に當らしめることは甚だ物足りない感があるのである。

斯の如き地方道路行政の不徹底の結果は、曩に政府に於て各省に命じ、康徳六年度以降各省省政三箇年計畫を樹立せしめ、其の中には勿論道路の建設改良に就ても包含せしむる豫定であつたと推測されるに拘はらず、斯の如き重要な組織的計畫の中に於てすら、道路計畫を發表しない省が相當ある。是等は地方に於ける道路行政に對す不認識不熱心及行政的見解の偏倚に因るものであると想像される

が、脛上制度の缺陷も與つて力あるものと云はざるを得ない。要するに斯る制度の改善に就ては速に政府の方針を改め、交通部に地方道路改良費に對する國庫補助豫算を成立せしめ、道路行政及道路財政を一元化したる方針の基に施策せしむることは刻下の急務であると信する。

建國當初より康徳五年度迄に於ける地方道路の新設維持改良工事費並に延長を示せば次の通りである。

年度別	道路工事費	梁工事費	計	延長
大同二年	七五七,〇〇〇 <small>円</small>	五,〇〇〇 <small>円</small>	一三,一〇〇 <small>円</small>	道路 五二八・五軒 橋梁 四八〇米
康徳元年	六八三,六八〇	一四六,一〇〇	八二九,七八〇	道路 二,三六二軒 橋梁 一,五九五米
二年	三三六,一三三	二四九,一四九	五八五,二八二	道路 一,四六五・七軒 橋梁 二,一三三米
三年	八四五,五〇〇	一〇七,五〇〇	一,〇五三,〇〇〇	道路 一,四八五・七軒 橋梁 三,三六米
四年	七二六,九六〇	一八九,〇〇〇	九〇五,九六〇	道路 九六九・八軒 橋梁 五七〇〇米
五年	四〇一,七五五	一八九,一〇五	二,二四,〇六〇	道路 二,五九七・五軒 橋梁 八四五米
計	三,〇〇,七三三	二,七九,四四八	五,八〇,一七二	道路 三,八八七・三軒 橋梁 二二,六八六米

第二節 特殊道路計畫 第一目 總 說

東亞協同體としての滿洲國の任務は、必然的に道路行政の上にも反映し來るべきが當然である。先づ日滿協同防衛の爲には國防道路が要請せられ、共同開拓政策の爲には開拓道路開設の必要がある。是等は一般交通の用に供せらるべき道路本來の目的の外に國防開拓等特殊の使命を有するものであつて、其の特殊の要請に準據して、或物は一般道路に包含せられ、或るものは特別の計畫を以て現に建設せられつゝある。

また滿洲國は建國後日尙淺く、治安工作の爲には、これに必要な治安道路の建設を必要とし、また一面新興國家として、文化目的の爲に觀光道路、自動車専用道路等の計畫が行はれ、或は計畫が希望されつゝある。今其の概要を述べやう。

第二目 國防道路

滿洲國の道路は廣義に解釋すれば悉く是れ國防道路であ

る。東亞新秩序の完成、共同防衛の目的の爲には、滿洲國全體としての東亞に於ける位置が必然的に然らしむるのであつて、凡ての道路建設に當り、此の國防目的を除外してはならぬのである。彼の獨逸が今次の歐洲大戰に於て、着々戰果を擧げつゝあることは、歐洲の新秩序建設を旨指す獨逸の立場及其の位置が、必然的に國防道路を要求し、而もまた失業救済、産業開發、觀光等の名に乗じて、目覺しき道路の改良を完成したことによると言ふも過言ではあるまい、滿洲國もまた此の意味に於て國防體制の完備の爲には徹底的に道路の整備を必要とすること勿論である。

而て本項に於て取上ぐべき問題は、如上述べたるが如き一般論としての國防道路ではなく、主として軍事目的の爲に建設せらるゝ國防道路でなければならぬのであるが、此の問題は當然軍機に屬し、解説を許さざる事項であるから、その説明を省略する。唯近年に於ける國境事件の頻發に際し、滿洲國に於ける道路當局が、如何に活潑な活動を爲したか、或る場合には僅々三ヶ月間に於て延長五百料に垂々

とする自動車通行可能な道路を築造し、其の爲には現場員は不眠不休、數萬の苦力を驅使して、無限の曠野に缺乏と酷寒とに戰ひ乍ら其の成果を收めたことがあり、またノモンハン事件の際の如きは敵飛行機の掃射の中に、敢然として後方連絡の爲の道路築造に従事したるが如き、滿洲國に於ける道路當局者として當然の措置とは謂ひ乍ら、また一面軍人の輝く武勳と共に、國民及友邦の人々にも認識せらるべきものであると信ずる。

第三目 治安 道路

國內に於ける治安の爲にも道路の開設が必要である。建國當初に於ては全國各地に存在した物取強盜に類する小匪團の外に、國外勢力の使喚、舊勢力の殘存等によつて、王道政治の眞意を理解せざる思想匪團が各地に跋扈して居り、また紅槍會匪、大刀會匪といふが如き迷信匪團も相當猖獗を逞ふした。是等の匪賊は數萬と稱せられたが、治安當局の徹底的な討伐及歸順工作により、現在は山間の僻地、密林の奥に僅々三千位を有するに過ぎない状態となり、滿洲

の治安は大體に於て平定せられた感がある。

然し乍ら此の治安工作に對しては、治安道路（或は警備道路と稱する）の建設が與つて力あることを見出すことは出来ない。治安道路は總て地方道路として建設される、此の治安道路の建設も亦軍事道路と同様に、幾多の危険を冒して施設するものであり、建設工事中匪賊の襲來の爲に尊き犠牲となつて兇彈に斃れた人達も尠からずあり、何れも滿洲國建設の蔭に隠れたる功勞者である。今治安回復して王道の光燦然たる地方を巡視すれば、峠々に必ず數基の殉難碑を見出す、今日の恵まれたる道路當局者として涙なしに過ぐることの出来ない遺跡である。

治安道路は現在尙建設に努力しつゝある。それは要するに絶對的の治安を期する上からは、假令小數の匪團と雖も

之を平和なるべき國內に存續することを許さないからである。

而て道路の治安に及ぼす作用は、第一に討伐行軍に便利なる爲であり、第二に匪賊の根據を無くすることである。道路網の四通八達は匪賊の最も畏るゝ所であり、之が爲に匪團の隠れ場所を喪失せしめる。道路交通の不便なる所では、如何に之を急迫攻撃するも、彼等の動作は神出鬼没であり、到底討匪の目的を達することは出来ない。其の反面に昔は匪賊の巢窟とせられた部落が、今日では道路が部落を貫通した爲に全く歸順してしまつたと云ふが如き例は尠からずあるのである。

康徳四年度以降三箇年間に於て、治安工作の爲に建設される警備道路の延長並に工事費を示せば次の通りである。

省 別	康徳四年度		康徳五年度		康徳六年度		計	摘 要
	延長	工費	延長	工費	延長	工費		
吉 林 省	六、〇〇〇	五、〇〇〇	三、〇〇〇	八、七五〇	二、五八〇	三、三〇〇	一六、〇八〇	
龍 江 省	二、五〇〇	三、〇〇〇	四、六〇〇	四、七五〇	—	—	一七、〇五〇	

滿洲國に於ける農民は其の大部分が建國前に於ける漢人

働者及其の他一般の勞働者は建國當時に於て年々百萬人を

第四目 開拓道路

の自由移民であつて、山東、河北方面より來滿する農業勞

計	1,310,000	3,440,335	1,660,000	1,770,000	1,101,100	1,320,000	4,000,000	3,560,000
黑龍江省	—	—	27,000	33,375	220	—	46,000	33,375
三江省	33,000	1,450,000	1,000,000	1,140,000	262	757,141	1,450,000	2,140,000
瀋陽省	110,000	450,000	橋梁5ヶ所 226米	240,000	—	11,300	110,000	81,000
間島省	250,000	300,000	47,000	41,926	26	57,623	81,000	300,000
安東省	550,000	500,000	50,000	57,000	148,000	39,500	226,000	1,480,000
奉天省	760,000	2,480,756	133,000	500,000	402	30,000	923,111	3,387,566
錦州省	200,000	300,000	30,000	37,000	—	—	33,000	57,000
熱河省	250,000	150,000	20,000	8,400	—	—	26,000	34,500
牡丹江省	—	—	30,000	69,575	10,000	3,265	49,000	137,575
通化省	—	—	250,000	450,000	33,400	68,000	348,400	1,230,000
興安西省	—	—	—	—	—	—	—	—
興安南省	—	—	—	—	—	—	—	—
興安東省	—	—	—	—	—	—	—	—
興安北省	—	—	—	—	—	—	—	—
東安省	—	—	—	—	—	—	—	—
北安省	—	—	—	—	10,000	100,000	10,000	100,000
新京特別市	—	—	—	—	—	—	—	—

超ゆるものありと稱せられた。また朝鮮人の移入する者も滿洲事變前後に於て年々四、五萬人に達し、古くは明治初年頃に於ける北鮮地方の大飢饉が滿洲移住を促進し、明治末年に於ける日韓併合の結果政治的、社會的不平分子も多數の入滿を見た。而て建國直前に於ける是等朝鮮人農民は大體一百萬人程度と稱せられたのである。而も滿洲國の廣大なる面積は建國直後に於ても二千萬町歩の可耕未墾地を保有し、優秀なる農民によつて開拓されることを待ちつつある。

滿洲建國の理想とするところは、日本肇國の理想である八紘一宇の大精神を一徳一心の關係に於て之を實現することにあるのであつて、此の大理想の實現の爲には、優秀なる日本農民が率先滿洲國に入植して、原住滿洲民と融一體となり其の範を示すことに依り達成せられる。此の至大なる目的を實現する爲に日本人農業開拓民計畫は、康徳三年八月（昭和十一年）日滿兩國の協同國策として決定せられた。其の要旨とするところは、康徳四年より向ふ二十箇

年間に百萬戸を移住せしめ開拓に當らしめんとするものであつて、實施の便宜上之を四期に分ち、五箇年を一期とし、第一期十萬戸、第二期二十萬戸、第三期三十萬戸、第四期四十萬戸とし、之を集團開拓民と集合開拓民の二種に區別してゐる。集團開拓民は二百戸乃至三百戸の集團を形成せしめて主として北邊地方の重要據點の開拓に當らしむるのであり、日滿政府は之に對し比較的多くの保護と補助とを與へ助成してゐる。集合開拓民は比較的交通、其の他の環境に恵まれたる地域に入植せしめんとする三十戸内外を一團とするものである。康徳四年度に於ける實績は第一年度計畫通り集團開拓民五千戸、集合開拓民一千戸の入植を了した。第二年度たる康徳五年度に於ては集團開拓民一萬戸、集合開拓民五千戸を入植せしむる豫定であつたが青少年義勇隊計畫等の實現の爲に開拓民の方は大體前年度を踏襲することに限定せられた。併し乍ら之が爲に第一期目標は變更せらるゝことなく豫定通り完成せらるゝ筈である。

尙此の外に青少年義勇隊訓練所の設置、朝鮮人開拓民計

畫等があるが詳細に互るから之を省き、要するに是等開拓民入植地は、可耕の沃地とは謂ひ乍ら比較的僻遠の地に在り、交通施設が殆んど不備であると云つてよい。随つて入植するに際し物資の運搬を爲すに不便であり入植後も農具、肥料等の搬入、生産物の搬出に非常な不都合を感じる故に斯の如き計畫的の植民開拓に對しては道路の設備を爲すことが必須的要件であらねばならぬ、よつて本事業開始の康德四年度から滿洲國費の支辨として、産業部開拓總局との緊密なる連繫の下に交通部に於て開拓道路の建設計畫を樹て、各省をして之が工事を施行せしめつゝある。

本道路工事は開拓民の入植を便利ならしむる必要上、方針として入植前に道路の建設を了することが必要であり、現になるべく其の方針を以て實施しつゝあるのであるが、工費の關係上必ずしも其の方針が貫徹されてゐないことは甚だ遺憾である。本事業の重要性と開拓民の不便を想察したならば滿洲國政府は本道路建設の促進に關して尙一層の努力を爲す必要があるであらう。

康德四年度以降本開拓道路建設に要したる經費及道路の延長を示せば次表の通りである。

開拓道路建設延長並ニ工費

省 別	康德四年度		康德五年度		康德六年度		計
	延長	工費	延長	工費	延長	工費	
吉林省	—	—	117.0	101,800	108.5	221,030	228.5
龍江省	11.0	33,300	14.0	43,600	237.8	331,500	388.8
黑龍省	—	—	1.5	4,100	19.1	59,900	20.6
三江省	21.0	47,800	0.0	0	13.9	35,500	34.9
濱江省	41.0	39,500	22.0	35,200	151.1	267,100	323.1

研 究

間島省				1,510,000	10,260,000				2,170,000	10,910,000
安東省										
奉天省										
錦州省										
熱河省										
牡丹江省										
通化省										
興安西省										
興安南省										
興安東省										
興安北省										
東安省										
北安省										
新京特別市										
計	1,410,000	3,578,833	7,777,676	1,103,330	1,105,171	2,018,891	2,103,377	3,177,214		

備考 康徳六年度延長ノ實施計畫ニ依ルモノ六一・五%ノ竣功トス

第五目 觀光道路

滿洲の觀光資源の豊富であることに就ては、まだ友邦日本を初め世界の人達にも遍く知られてゐない。多くの旅行

者は滿洲の主要都市を一巡するに過ぎず、しかも、それ等の土地は往年の軍閥政治家によつて樹木は伐採し盡され、記念すべき滿洲文明の古跡は荒廢するに任された爲に、唯

廣莫無限の曠野に一脈の哀愁を感ずるが、日清日露の戦蹟を弔ふて、せめてもの心やりと爲すに過ぎない。調和された風景の美と云ふものは滿洲には皆無であるといふのが常識のやうである。

併しそれも、無理からぬことであつて、今日迄の滿洲では奥地の風色優ぐれたる地方を旅行するには第一交通が不便であり、治安状態も充分でなく、また猛獸などの襲來も豫想されて到底普通の探勝的旅行は許されなかつた。が近時治安の回復と並行して至る處鑛産林産の資源開發が行はれ、それ等の目的の爲に奥地へ旅行する人々も多くなり随つて滿洲奥地の風景の美が續々世間に紹介され出した。其の尤なるものとすべきは何と云つても朝鮮國境の白頭山及其の山麓一帯の風光であらう。白頭山は其の名の示すが如く四時山頂は雪を以て蔽はれ、火口湖には天池と稱する神秘的な湖水の靄もあり、山麓一帯は原始林の大樹海で其の間を清澄な鴨綠江の上流が斷崖絶壁を聳んで幾變轉の溪谷美を爲して居る。樹種の豊富、鑛山資源の多種多様等

が豫想されてゐるが未だ確實には究められてゐない。近時山麓通化省の撫松縣が主催となつて一大探險隊が組織され、今夏を期してその第一回の探險が實施される豫定であるが、其の結果の發表は期して待つべきものがあらう。其の他にも山岳地帯としては目下北安省に於て五大連池の探險が進められつゝある。此の地方は一大火山群の間に富士の五湖にも比すべき五大連池の湖水があり、魚種の豊富に加へて風色頗る美とせられ將來の一大觀光地たるべく豫想されてゐる。其の他渤海、國の古都東京城に程遠からぬ鏡泊湖は、中國第一瀑布の碑に知られる滿洲唯一の名瀧と千古の自然林に包まれた神秘的な湖水があり、目下此の湖水を利用して水力發電が建設中である。水力發電といへば吉林より自動車約一時間で大豐滿の大ダムが松花江に建設中であり、鴨綠江にも水豊の大ダムが建設を急いでおり、其の上流にも六箇のダムが計畫せられてゐる。是等のダムのバックウオーターは何れも壯大なる湖水を實現する。それ等が何れも雄大なる山水美の風光を現出するであらうこ

とは當然と云はねばならぬ。

滿洲の比叡、高野にも比すべき山塊と樹林と寺觀との配置美を以て目されるものに奉天省の千山と錦州省の閭山とがあり、これ等も將來の國立公園として恥かしくないであらう。以上述べただけでも觀光資源の豊富なことは認識せらるゝであらうが、なほ此の外にも幾多の名蹟があり、また全般的の風景としても春の新緑、初夏から秋にかけての山野の草花の美、殊に初夏に於ける山野一面の自然生芍薬の絢爛目を奪ふ美しさ、秋に於ける七草は日本内地より豊富であり、石竹、其の他の可憐なる草花は一々名を記する遑が無い。

滿洲の風景美は以上述べたところで概略を想像されるであらうが扱て其の風色を探らうとすれば殆んど先づ自動車に通ふ所は無いのである。外客の觀光が國際貸借の改善の上に如何に偉大なる効果を齎らすであらうかは、友邦日本に於てすら二億圓を越ゆるであらうと云はれてゐるのである。滿洲國は建國尙日淺く、國際的信用の増加

を期する上からも、外資の獲得は極めて必要とせらるゝに拘はらず是等の觀光施設の不充分であることは寔に遺憾と云はざるを得ない。また滿洲國の偉大なる發展を爲しつゝある實情を事實によつて外人に認識せしめ、世界列國をして必然的に滿洲國を承認せしむるが爲には外客の誘致こそ當面の急務であると云へやう。

ヒトラーは彼のアウトバーンを建設するに當つても、道路を風景の一部に採り入れることを主張した。そして無味淡々たる直線道路は特殊の目的の場合の外之を否定しまた構造物の美觀及環境の風色等も利用すべきことを命じたと云ふ。滿洲の如き廣大なる地域を持つ國では道路の建設に際し特にヒトラーに學ばねばならぬ點があると思ふ。

交通部では將來の觀光道路に就て關心を持つと共に、其の基礎的調査をも企圖しつゝある。從來の拙速を必要としたる道路建設の場合は暫く措き、今後の高級道路建設の場合には勿論滿洲國の風色の特異性を考慮するであらう。