

満洲国の国土づくり

若林高子

はじめに

私は昭和 11(1936)年 2 月、満洲国の首都・新京(現長春)で生まれた(この年二・二六事件)。昭和 16 年に新京の小学校に入学(この年、真珠湾攻撃→第二次世界大戦)。昭和 20 年、国民学校 4 年時に敗戦。国も学校も消滅、1 年間、小学校には通わず、21 年 8 月に引揚げてきた。

満洲は中国では偽満、日本では傀儡国家といわれ、侵略の象徴、地上から消滅した幻の国といわれている。しかし、実際に満洲で生まれ育ち、敗戦後、ソ連軍の暴虐に遭い、信じていた日本に裏切られ、帰りたくても帰れないふるさとを満洲にもつ私には、「満洲とは何だったのか」という思いが常にある。

満洲とは

19 世紀に「満洲」あるいは「マンチュリア」と呼ばれた地域は、今の中国東北部からロシアの沿海州・アムール河沿岸地域までの広大な地域であった。北緯 38 度 43 分から 53 度 30 分の間に位置し、面積は約 130 万キ、現在の日本の面積の約 3.45 倍である。

歴史的には古くから、高句麗、渤海、遼、金、元、明、後金、大清、清と戦乱を繰り返しており、日本はこれらの国々の影響を強く受けている。その後、満洲族は明を滅ぼして北京に入り、200 年にわたり清朝として統治した。この間、満洲の地は豪族が群雄割拠して治安は乱れ、欧米諸国、特に不凍港を求めて南下するロシアに狙われていた。

ちなみに万里の長城は、中国の歴史において常に北方の遊牧民との境界線で、万里の長城が渤海湾で尽きる山海関を境に北京側を“関内”、外側を“関東”と呼んでいたことから、満洲に駐屯する日本軍は「関東軍」と呼ばれた。

満洲国の建国

明治維新で開国した日本は、欧米やロシア、特にによるアジアの植民地化が日本にまで及ぶのを恐れ、それが日清・日露戦争へと発展した。その後、日本は、日清・日露戦争に勝利し、旅順、大連をふくむ関東州の租借権と長春以南の鉄道、安奉線の経営権を得た。

昭和 6(1931)年 9 月 17 日、関東軍は東三省を支配する軍閥・張作霖を爆殺、柳条溝事件をきっかけに、武力で全満洲を制圧した(当時の人口は約 3400 万人、うち日本人は 2%)。

その後、アジアの民族協和による近代的な理想国家をつくろうと、東三省(黒龍省、吉林省、遼寧省)の実力者を説得、あるいは懐柔して、“絶対保境安民主義”(南京政権との関係を断つ)の独立国家としての満洲国が誕生した。

★建国 昭和 7(1932)年 3 月 1 日

- ・国旗＝五色旗・首都＝長春 元首＝溥儀(執政のち皇帝—清朝廢帝) 國務総理＝鄭孝胥
- ・絶対保境安民主義＝南京政権(中華民国)との関係を断ち、新独立国家を建設する。
- ・独自の軍隊はおかず、日本(関東軍)が治安維持にあたる。

・建国宣言＝「三千万の民衆をもって中華民国と関係を離脱し、満洲国を創立する。新国家に居住を願う者は、国籍の如何を問わず、各民族平等の原則に立ち、平等の待遇を享くことを得る。王道主義に立ち、世界政治の模範となる国にする」(起草文作成・干冲漢)。

こうして満洲事変から約半年後、満洲国が誕生した。東三省には干冲漢をはじめ南京政権に反対する勢力があり、ロシアに支配されるより、日本と一緒に新しい国をつくろうと考えた人々がいいた。欧米列強の植民地支配とは違う、アジアの民族協和を理念とする理想国家を目ざした。

満洲国の国づくり

新国家建設にあたって、満洲国(関東軍)から「財政、金融、経済の確立をはかるため、有能な官吏を派遣して欲しい」との要請があり、白羽の矢が立ったのが星野直樹(当時・国有財産課長)であった。星野は「満洲国を育てることは極めて重要であり、その根幹をなす財政、金融、経済の確立には省内一流の人物を派遣すべきである」と、入省後7～8年の若くて優秀な人材を選び、彼らは新興国の財政確立と近代化という使命に燃えて満洲国に赴任した。当時の大蔵大臣・高橋是清は「満洲国人の身になって真の幸福をはかること、土地の物産もよく知る努力をしなさい」と激励した。

星野は総務庁長官(実質総理)として、建国から8年間、新しい国づくりに邁進した。予算制度の確立、租税体系の整備や治外法権の撤廃等、地方軍閥の跋扈で入り乱れていた国を近代的な国家へと導き、関東軍とも調整を重ねつつ、多大な成果をあげた。星野は「あくまでも慎重に、無理をせず、新しきに走らなかった当初の方針が大いに貢献していると確信する」と述べている(『見果てぬ夢』)。

1923年(大正12年)の関東大震災、1929年第一次世界大戦勃発後の世界大恐慌により、農村は窮乏し、企業が倒産し、失業者が増大した。日本は当時、不況のどん底にあり、海を渡って新天地を拓くことは若者達の夢であった。特に関東大震災後の帝都復興事業が一段落すると、技術者の活躍の場がなくなり、さまざまな分野から有能な人材が満洲へ渡り、各方面で近代国家建設に尽力した。日本の閉塞した環境では叶えられない未知の分野に挑戦できる実験の場でもあった。

満洲国の基盤整備と新京の首都計画

日本は、満洲国に多額の投資をして基盤整備を行った。なかでも首都の建設にかけた夢は壮大で、近代的な都市としての骨格は現在にまで引き継がれている。長春はかつて蒙古王の放牧地で、明治時代には一寒村に過ぎなかった。1932年3月、国都と定めた当時、長春は人口12万人の寒村で、市街は雑然としており、民家も貧弱だった。満洲国は、ここに巨費を投じて近代的な都市を建設した。

新京駅から南に延びる中央通り(大同大街)の道幅は60m、格子状街路に円形広場と斜路を組み合わせたもので、円形広場は外周1キにも及び、広場では、各種の式典が行われた。中国側の考えも受け入れ、主な官庁は北京の故宮風の屋根をもつ建物が多く造られた(現在、中国の重要文化財に指定されている建物も多い)。日本人のための官舎や宅宅は上下水道完備、地域集中暖房で、街の美観を保つため電線は架空線を禁止(地下埋蔵式)、新京には14か所の公園があり、欧米の水準に達していた。

長春は満洲建国とともに新京特別市と名を改め、敗戦後、ふたたび長春市になり、吉林省の省都とし

て発展している。

鉄道

*満鉄

南満洲鉄道(以下満鉄)は、日露戦争で権益を得て、1907年(明治40年)4月1日に開業した。以降、満洲事変までの20有余年に100キロの鉄道を敷いていた。満洲事変までに建設された鉄道の総延長は、日本関係:2361キロ、ロシア関係:1789キロ、イギリス関係:890キロ、支那側:1186キロ 合計6225キロに及ぶ。鉄道網を整備するとともに、鉄道附属地の開発等も進めた。

1932年3月、建国した満洲国は鉄道、港湾、水路および航空路の管理を関東軍に委託し、関東軍はこれらを満鉄に委託した。航空を除き、鉄道、水運、自動車等すべてが満鉄を中心に一元的に管理されたため、国づくりはきわめて効果的かつ迅速に行われた。全満各地のインフラを整備、人材、技術、資本を投じて、満洲国発展の一翼を担った。

建国後、最初の10年間に4000キロを建設、1939年10月1日には1万キロを突破。終戦時(1945年8月)の総延長は1万1500キロ(他に私鉄704キロ)であった。

*超特急アジア号

1934年3月1日、当時の技術の粋を集めてつくられた超特急アジア号が運行を開始した。最高時速150キロ、平均81キロを出した(当時、日本の超特急の最高時速70キロ)。新京・大連間の704キロを7時間30分で走破。蒸気を動力とする列車の速度としては他に比類がなく、世界の注目の的であった。

冷暖房完備、一等車から三等車、最後尾に展望車のある豪華列車で、広野を疾駆する雄姿に魅了され、満洲熱はいっそう高まった。しかし戦争の激化に伴い、1944年運転を中止した。

1941年、第二次世界大戦により、次第に戦局は悪化、満鉄は主に関東軍の兵力輸送に転用された。

1945年8月15日、敗戦とともに関東軍は一切の権限を失った。長春に進駐したソ連軍司令官は、山崎総裁に「満鉄社員は現職に留まり、職務を継続するように」と命じた。ソ連軍はあらかじめの計画通り、全満の重要鉱工業、交通施設の撤去とソ連本国への搬送を開始した。9月頃より満洲国の重要な施設のシベリア向け輸送を開始、搬送に日本兵俘虜を動員し、その後、俘虜をシベリアに抑留した(約60万人)。満鉄社員はこれらの列車の運行、その後、在留日本人内地送還輸送を担った。戦後の日本の鉄道、とくに新幹線建設には満鉄時代の技術が継承されている。

道路

1932年3月建国宣言後、関東軍は建国早々、治安維持のため、1万キロの建設を要請した。鉄道はいったんゲリラに襲われると復旧が困難であり、一刻も早い整備が必要であった。それまで満洲には道路らしい道路はなく、雨季には泥濘と化して車両は沈み、春秋には黄塵が舞い、冬期は氷点下何十度の寒気が車の故障を誘発した。山河のすべてが凍結し、道路と橋の役割を果たす冬季は、7~8頭に引かせる大型の荷馬車が農産物の運搬に活躍していた。

一般国道

1933年3月、国務院に国道局をおき、道路建設を国の最優先課題とした。国道、地方道あわせて6

万キを目標とし、一般道は1等国道～3等国道とし、自動車道と馬車道を区別して整備した。

1等国道 総延長 約12500km、2等国道 約12500km、3等国道 約35000km、
哈大(ほうだい)道路(のち国防道路)

満洲国百年の計として、満洲の産業経済の中核を担う大連、奉天、新京、ハルビン間を結ぶ大動脈として哈大道路が計画された。この道路は東洋における最初の本格的アウトバーンの先駆をなすものだった。1941年太平洋戦争勃発とともに国防道路と改められた。関東軍の強い要望で、1942年に起工、戦時下、国民勤労奉仕制度が実施され、1日数万人に及ぶ勤奉隊が動員され、工事は急ピッチで進められた(無償労働)。しかし、セメント等の資材入手が困難となり、未完に終わり、戦後、中国が完成させた。

日本で最初の高速道路・名神自動車道が開通したのは、その約20年後のことである。

豊満ダム

1932年、松花江と遼河で百年ぶりの大水害が発生し、広い地域で氾濫したため、治水対策も重要な課題であった。満洲は山から平地に出る地域に急峻な場所があり、そこにダムを計画した。豊満ダムは、吉林市郊外の第二松花江上流にあり、面積は4.3万km²。新京からほぼ100キ位の所にある。

豊満ダムに関しては、あまりに規模が大きいこと、寒さに対する自信がないことから、手を挙げる土木業者はなく、満洲国政府の直轄工事として実施された。

貯水池面積は610 km²で、琵琶湖(670 km²)とほぼ同じ大きさ。高さ91m、堤延長1,110m、堤体積210万m³のコンクリート重力式ダムで、当時、コンクリート体積では、アメリカのグランドクーリーダム(1942年竣工)、フーバーダム(1935年竣工)に次いで第3位といわれ、当時、東洋一の規模を誇った。現在、堤体面積が日本一大きい宮が瀬ダムは200万m³。

建設の目的は治水と電力、農業用水の開発で、ダムコンクリートの工事は8割方旧満洲国の時代に行われた。施工機械は、アメリカ製だったという(松浦茂樹)。

開発電力量は70万キ、送電先は、北はハルビンから南は撫順まで、これによって新京の電力をすべてまかない、さらにこの電力を利用して地下鉄を計画。さらに地下鉄を計画した。また吉林省の旧市街地(左岸)の対岸に電力を利用して工業地帯の建設を計画、水田開発(荒地の開発)。湖を利用した漁業の振興。観光開発の計画もあった。

豊満ダムの最高責任者、本間徳雄は満洲国滅亡した後、留用されて残り、管理や教育などを行った。李鵬元首相は、モスクワに留学して機械工学を学び、帰国して豊満ダムの仕事に関わり、副所長まで勤めた。豊満ダムの建設当時、地元の大学を出た技術者50人位働いていたという。

満洲国時代のダム技術は、そこで技術のトレーニングを受けた技術者に継承され、のちに長江の三峡ダムに関わっていたと考えられている。

ダム湖は、国家重点風景名勝地に指定され、現在、「中国発電の母」と呼ばれている。

エピソード:戦争のさなかに届いた水車

「発注すべき5台の発電機については、3機をドイツのフォイト社に、2機は日本の日立製作所に発注することにした。しかし、満洲の風雲は急となり、果たしてこれらの機械が入手できるかどうか危ぶまれ

た。ドイツの分はほとんど絶望と考えた。ドイツはシベリア鉄道で送る準備を整え、第一の発電機は工場から積み出され、ケーニヒスベルクまで来たところで、独ソ戦争が始まった。一部はソ連軍下、一部はドイツ軍の勢力下にとどまった。ソ連とは日ソ不可侵条約締結直後であり、手中に入ったものはマンチュウリまで届けてくれた。しかし、これだけでは役に立たない。その後、ドイツは仮装巡洋艦に残りの分を積み込み、英仏艦隊の監視を冒して、ついに満洲に持ってきた。さらに第二機の方も、仮装巡洋艦で送ってきた。第三機は、日米戦争が始まって、ドイツでもどうしようもなくなった。しかし、ドイツ人の、真剣に約束を守ろうとする態度には、真に頭の下がる思いがした。

豊満ダムは満洲国の大記念塔である。13年の短い一生を考えてみると、よくあれだけのものが出来たと感じないではいられない。…これによって満洲の文化が、一段階高水準に達したことは疑いの余地がない」(「見果てぬ夢」)。

『技術者の自立・技術の独立を求めて』序論

「高度経済成長時代には、国土の都市化そして産業の工業化が急激に進む中、それと一体的に新幹線、大ダム、高速道路などの大規模な施設が造られ、国土構造は大きな変貌をみた。その基本を定めるものとして全国総合開発計画が策定された。だが、これらは戦後に全く新たに始まったのではなく、戦前、既にその計画・構想はあり、あるいは一部着工されていた。さらに「満洲国」(1932-1945)では、国内より一層規模を大きくして事業化されていた。それは豊満ダムに代表されるが、高度経済成長時代の先駆けをなすものと評価できる。

「満洲国」は、関東軍の主導の下に誕生した傀儡国家であったことは否定できないが、その「国土づくり」には多くの日本人技術者が参加し、多くの経験を積んでいった。その経験は、戦後の日本の「国土づくり」につながっていった。

おもな参考文献

- 星野直樹『見果てぬ夢—満洲国外史』ダイヤモンド社 1963年9月
- 古海忠之『忘れ得ぬ満洲国』経済往来社 1978年6月
- 満洲国史編纂刊行会編『満洲國史—総論・各論』満蒙同胞援護会 1970年6月
- 北東アジア史研究会「満洲国における経済建設の軌跡」1999年6月
- 松浦茂樹「旧満洲国の国土づくり(ノート) 2011年3月
- 松浦茂樹「旧満洲国の国土づくり(講演要旨)」柳絮第5号 2013年6月 大同学院二世の会
- 土木学会『技術者の自立・技術の独立を求めて—直木倫太郎と宮本武之輔の歩みを中心に』2014年11月