

日本海時代

中
央
滿
蒙
協
會

星野桂吾(二一三)

新滿洲と北鮮諸港

朝
鮮
總
督
府
鐵
道
局
長

犬村卓一(四二二)

事變後一新せられた
滿洲の交通に就て

前
鐵
道
次
官

中川正左(三三三)

東京丸の内仲通四號館

中
央
滿
蒙
協
會

日 本 海 時 代

星 野 桂 吾



(一)

新滿洲國は、記念すべき大同元年三月一日首都長春より共建國宣言を中外に發した。日露戦役後茲に二十有七年、我同胞の心血を注いで開發した滿蒙が、滿洲國として再生し、其全貌を世界歴史の一頁に深く刻みつけたのである。

我等は過去に於て、滿蒙の重大なる權益を有するばかりでなく、其特殊な立場より、眞に文字通りの生命線——それは滿蒙に日本の地歩を確保することによりて價值づけらるる——となすものである。而して此生命線は今や新滿洲國に依りて政治的に確立し、同時に東洋平和の關鍵を握る保障線の確立とならねばならぬ。

滿洲國が建國を中外に宣布してより茲に四旬、我國朝野の對滿意見は、漸く其の複雑性より離れて統一性に向はんとし、且つ過去の謬見を捨て、一路實際的政策に進みつゝある傾向は、吾人の欣快と

するところである。而も日滿一單位の統一經濟政策、日滿兩單位の協調經濟政策等は、國內策上自ら重要なる議論の存在するも、兎に角も此等の理想の下に朝野一致して、建設運動に邁進す可き時である。

(三)

此見地に於て、今後の對滿諸政策、對大陸國策は所謂「東洋建」を必要とする。即ち日、鮮、滿、支の各東洋民族の文化に中心を置く所の、綜合的政治經濟政策であらねばならぬ。今や滿洲國の誕生と共に、新たなる日滿の貿易經濟關係は著しく展開せんとし、其政治的經濟的意味からして、從來の裏日本は表日本となり、裏滿洲は表滿洲と變化したのである。否斯く觀るところに我が「東洋建」國策の基調がある。

従つて日滿兩國々策の樹立は、先づ新都長春を基點とする東西線の完成と、北鮮終端港の築造を第一義とする。——過去の我滿蒙の經營施設の失敗の大部分は、經綸なき墮落せる南北一線主義、大連一港主義であつた——而して我日本海沿岸に於ては、新潟を中心として北に酒田、函館、南に伏木、七尾、敦賀の諸港あり、共に對岸の清津、雄基、羅津の諸港と僅かに五百哩内外の水路を通じて吉、黑兩省に連絡し、北滿の沃野に産出する豊富なる物資原料と、我加工品精製品は容易に輸出入せられ、地理的に時間的に兩者互に優位に立ち、所謂經濟國防は完璧たり得るのである。

我等の見解を率直に披瀝すれば、刻下の我朝野の滿蒙に要望するところ、計畫するところ餘りに多種多様、其重點の何れに在るかを知るに苦しむ。方今滿洲關心の白熱時代無理からぬ事とは云へ、各自相競つて店開きに汲々とし、其根幹を忘れて枝葉末節に驅らるが如きは、思はざるも甚だしと云ふ可く、過去の滿蒙經營の縮圖が、滋賀縣大の關東州に於ける夫れであつたことに想到するならば、必ずや顧慮を茲に致すべきである。

森林鑛山の開發、移植民の發展策、元より我等は反對するものに非ざるも、叙上の意味に於て、鐵道交通網の促進特に東西線の完成を急速に實現することを、日滿兩當局者に要望するものである。

最後に我國當局に對して一言したきは、吾が鮮滿に於ける凡ての施設は、從來の歐米模倣の物質文化の思想と、日本型の潔癖性より極力離脱す可きである。即ち過去の經營が政治上程度を超えたる法治萬能と、經濟上技術偏重に陥り、毫も大局の經綸に觸れたる跡を見出し得ないのである。其禍ひの如何に大なる犠牲なりしかは、租借地、附屬地を通じての誤まれる文化主義の諸施設が之を證明して充分である。(完)