

私には亡き母とこの地で亡くなられた

満洲開拓団員への鎮魂の旅でした

宮下 春男

1. 近現代の歴史検証と北東アジアの未来を展望する旅に表題の思いで参加しました

旅行募集のテーマに躊躇しながらも、示されたルートと専用車で各地を巡るとの案内を見て、またどんな方が参加されるのか見当も付きませんでした。私自身はこれらの地で亡くなられた多くの満洲開拓団員などの方々への鎮魂の旅と決め応募、参加しました。

しかし戦乱又は建国間もない中国しか知らない私には、改革開放後に年率 10%を超える勢いで経済成長していると報じられている中国の地方ではどんな状況だろうか、地図では国道が、例えば佳木斯方面では 201 号線が建設されていると云う程度の知識はありましたが、それでも想像し難いものがありました。座席のクッションを用意したほうが良いのではないかなど気使いをしました。説明会でもパジャマ、スリッパ、洗面用具等の用意、電圧も 220V で、プラグは 3 穴であり、デジカメなどの充電器等の注意があり、私は昔を思い懐中電灯までも用意しました。が後に述べますように全く杞憂でした。

旧弥栄村も見学ルートにありましたので運が良ければ 1949 年 12 月に亡くなった母の骨を埋葬した近くに行けるかも知れないとの期待も持ちました。2002 年に佳木斯・長発屯へ旅行した友人の、当時は国道が建設中であり雨中、農村へ入った時は泥濘で車が動けずに途中で引返したとの話を聞いていましたので、どの程度走れるのか見当が付きませんでした。それでも主催者に牡丹江から虎林、虎頭方面を廻って貰えないだろうか、旧弥栄村ではある部落を訪ねたいなど無理を申してご迷惑をお掛けしました。母の骨を埋めた近くには行き着くことができませんでしたが、全体の結果は一言で言えば素晴らしいもので、心中は巡礼、感激の日々でした。

運転手さん、メインガイドさんは延吉からハルピンでバスにさようならをするまで一緒に、連日、朝早くから夜は行き着くのが 8 時過ぎとか、食事を終えてホテルに着くのは 9 時半過ぎとかであっても、丁寧に対応、運転してもらいました。バスで各地を巡る旅を企画された主催者への感謝と共に道中の地理や開拓団、731 部隊等の歴史を解説し、食事の世話等大連まで親身のガイド申波さん、運転手の黄家春さんにお礼を申し上げます。

2. 旅での第一印象

1973 年、私は北京駐在中に大連、鞍山、瀋陽、長春へ旅行しましたが、当時は自動車も少なく、北京でも自転車の群と 2 両編成のトレーラバスが主でした。旅行中も都市での道路渋滞はなく、自転車の群れは北京と同じとの印象で、ホテルへは殆どの日用品を持参していました。当時は“開放都市”が設けられ、それ以外の地へは旅行することが出来なかったもので、開拓団跡地などは想定外であり、また新中国の経済状況視察という目的もあり工場見学等が主であったので、遠距離の移動は飛行機と列車、車は都市の中だけでした。

なので比較は意味のないことではありますが、今回、36年振りの東北地方は、パジャマも無くトイレトペーパーに難渋し、シャワーのみで仕切りがなくトイレの床がぬれた延吉で、やっぱりかと思ったのですが、他都市のホテルでは日本と同じような充実振りで歯ブラシ、櫛、スリッパ等は使い捨て用具、最も感心したのは2極プラグのコンセントが3極のものと並行して設置されており、240V対応の機器であればそのまま使える便利さでした。

生水は下痢や腹痛の原因でしたが、今回はペットボトルの水が無料で（毎朝1本）置いてあり、また自由に購入できるので生水で腹を壊すことはありませんでした。室内スリッパの包装表面にはお持ち帰りくださいと書いてあるホテルもありました。ティッシュペーパーも常備されていました。これ等は新しいホテルだからなのかもしれません。

テレビも完備でチャンネルも多くニュース、劇映画、全米テニス、夜には日本からのBS、NHK等が日本語で聞けることもあり、あるホテルでは朝入らないので従業員に連絡し来てもらったのですが、電波が弱いので日中は入らないと云っていました。綿製品等には厳しく、ホテルをチェックアウトする時、従業員が室内備品の点検が終わるまでは発車できないとして10分以上も待たされたことがありました。部屋のキー(カード式)を早くフロントに返してとは毎回のガイドさんの要請でした。某市ではタオルやバスローブなどが不足した場合の弁償金まで掲示しているホテルもありました。

かつて敗戦で逃避する開拓団員と家族が道中、身包み剥がされて腰巻一つ、パンツ1枚にされ、麻袋を纏い収容所に辿り着くという記録を思い起こし、改めて今も綿製品等には厳しいことを感じました。もっともガイドさん経由の話ですが過去にはテレビが持ち去られたこともあったとか。又都市では20階を超す高層ビルなど建設ラッシュで朝早くからクレーンが稼働しているのが目に付きました。最も凄まじいと感じたのは車の大群でした。

私どもは45人乗りと比較的大型のバスでしたが、路肩に駐停車中の車や道路工事等で渋滞のときは少しでも前へ出る為に車線変更は意のまま、センターラインを越えて出るのや、ウインカーなしで直前を乗用車が割り込んでくるなど、スピードがないから出来ることなのか、またセンターラインを越えて来る対向車と衝突するのではないかと、加えて人間は赤信号でも信号のないところでも横断し、道路の真中で立っており、その度に運転手は車線を右、左にハンドルを切って進むので、動きを見ているだけで疲れてしまいました。

人の動きも活発で、ハルピンでは駅に行くのに駅前の雑踏を潜るのが大変でした。春節でもないのにといぶかっていると9月は新学期の始まりとのことだった。宿泊は駅近くのホテルが多かったが、鉄道駅で乗車用待合室へ入るにはバッグなどを持っている金属探知機のような装置をくぐらせられ、国内旅行でも何故か厳しいのが少々気になった点があります。佳木斯市の野外市場では朝早くから多くの人ばかりで、物資も豊富でした。

中国の本屋へも寄りたい場所の一つでしたが、日程が一杯に組まれており訪れる機会が殆どなかったが、延吉とハルピンで暫時書店へ寄る時間が取れ、大急ぎで本屋に向かった。それぞれ相応の規模(書店部分が4～6フロア)の店ではあったが、学習参考書、受験書、何と国家公務員受験用などと表題の書籍が所狭ましと並んでいた。一般経済書、経済理論書、品質管理書、小説、海外の翻訳物、CDやDVDなど我国と変わらない趣向であり、

統計関係の書架はありませんでした。全国の経済状況はHPなどで「中国統計年鑑」(中国国家統計局編)から探すことができるので、私は地域経済や統計の資料を探していましたが、遂に捜し求められなかった。ジェットロの資料では東北3省それぞれの統計年鑑や統計公報が出所として掲示されているので、あるのは確かなのです。地図は郷鎮等の詳細のものは見つからず期待はずれでした。実用的な「道路里程表」や「運転手のための地図冊」といった道路案内図は比較的新しいものでした。畑等に立つ鉄塔に中国移动通訊の看板が多く目立ったことも気が付いたことでした。

3. 道路、特に国道と高速道路が整備され、御蔭で多くの土地を巡ることができました

殆どを国道と高速道路を走ったのですが、その距離は延吉－図們 52 k m (往復)、延吉－敦化 148 k m、敦化－牡丹江 239 k m、牡丹江－綏芬河 157 k m、綏芬河－東寧 88 k m、東寧－牡丹江 187 k m、牡丹江－佳木斯 336 k m、佳木斯－ハルピン 396 k m、この合計は 1410 k m で里程表に示された距離です。加えて延吉－竜井、樺南(旧樺川)県では大八浪、旧弥栄村を巡った距離及び方正県で日本人公墓の墓参、伊漢通への距離、牡丹江市内巡りやハルピンでの 731 部隊跡を見学した距離等を加えると優に 1600 k m を超えるバス旅行でありましたが、全てコンクリート舗装されており、敦化－牡丹江－勃利間の郊外区間では 2 車線以上への拡幅と立体交差の工事が各所で行われていました。

また、高速道路だけでなく、国道にも至るところに料金所が設けられており、料金徴収する所としない場所があり、その理由はその地域での建設費用を賄うためとか、が確認を怠りました。農村の集落も樺南県の大八浪郷と保豊郷、方正県の伊漢通郷に入りましたが、主な道路は狭いところで 1 車線、大きい集落では 2 車線がコンクリートで舗装されており、かつての雨が降ると泥濘と化す道路に鉄輪の轍が難渋する状況は想像し難いものでした。

私達は中型のバスに乗り換えたのですが、往来するロバや馬が引く車、トラクター牽引の車、乗用自動車、オートバイ、定期運航されているらしい区間を明示した小型、中型バス、これらに加えて大型のトラックは零れ落ちそうな荷物を満載していて、側溝すれすれに止まりこれをやり過ごすこともありましたが、これではスムーズにすれ違うには最低 2 車線にしなければ農村集落でも道路事情が問題となることは目に見えているようでした。

高速道路は国道にほぼ並行して建設されているようで、延吉－吉林間には国道(G302 号)と高速道(G010)が並行しており、今回は延吉－敦化まで高速道、敦化－牡丹江は国道 G201 号線を北上しました。201 号線は通化から敦化経由佳木斯まで通じています。佳木斯からハルピン間では国道 G221 号線と高速道 G010 が並行しています。車の往来は牡丹江－佳木斯間が多いように思いましたが、拡幅工事で渋滞があったからか、佳木斯－ハルピン間は車線も多かったのですが、ハルピンに市内に入るまでは順調に走りました。

バスも欲を言えばもっと見通しの良い大きな窓が欲しいと思いました。あの北の大地を存分に眺めたいという願いがありましたので、2 日目からは最後部の座席が 1 段高いことに気が付き、ハルピンまで最後部の座席で前部を眺め、横窓へ首を回し、後ろの窓を振り返りながらの旅でした。惜しむらくはカメラを構えてもあっという間に遠ざかるのでシャッ

ターチャンスに苦労しました。しかしバスならではの短期間で 1600 km もの大地を走り、延吉の比較的のんびりとした山相から林口を過ぎる辺りから広がる平原の様相、山並みが彼方に霞んでいる中に集落が点在する風景に目を凝らしながら、開拓団の元集落がどのあたりだったかに思いを巡らしていました。

この旅で走破したというべきか轍を踏んだ土地は延吉、図們、竜井、安図、寧安、敦化、鏡泊湖、鶏西（旧鶏寧）、牡丹江、穆稜、綏芬河、東寧、林口、勃利、樺南（旧樺川）、佳木斯、依蘭、方正、賓県、ハルピンであり、河向こうが湯原、通河等、延寿・阿城・呼蘭はハルピン市区に編入されており指呼の距離ではありません。列車ではとてもこんな多くの土地を巡ることは出来ないことで、良くなった道路に着目された主催者の御蔭でした。

通り過ぎたこれ等の県に所在した開拓団、義勇隊開拓団、報国農場、実験農場、義勇隊訓練中隊、自警村、開拓女塾等は満洲開拓史によれば約 250 団（隊）あり、これ等の地の開拓団員で 1946 年の引揚までに亡くなられた方は 17 千人を越えています。またこれら県の市街地には邦人も住んでいたのです。もっとも収容所での飢えと寒さと伝染病等病気で亡くなられた方が多いのではありますが、沿道の水田の稲穂が開拓団員に見え、魂は残っているのだと胸中合掌していました。

4. 湿地帯はなかった

牡丹江から佳木斯への途次、林口辺りからは平野の様相で、畑には概ね玉蜀黍・大豆畑で煙草の葉も時には見受けられたが高粱を見なかった。畑の境界線を引くように咲いている向日葵の花が彩りを添えていました。延吉－図們は朝鮮との国境なので水田が多いのは当然と思っていましたが、ハルピンに至るまで道路沿いの田畑は、いたるところに水田があり稲が栽培されている。特に佳木斯から依蘭を経て方正にいたる高速道路からは沿道の見渡す限り水田が広がっていました。かつての稲作は朝鮮人が細々として行っていたものを開拓団が本格的に大量に水田開墾したものが基礎でありましょう。開拓団の功罪についても歴史的な評価がなされるべき時かと思いますが、少なくとも旧北満の地に水田を拓き稲作を普遍化したこと、その成果が見事に稔っているのに感慨がありました。

方正の米は味が良いので有名ですとガイドが説明していた。かつて北京では「天津米」が国内産米と同じで美味しいと言われていたが、また、南方系の細長い米は炒飯として美味しいものだったが、高緯度の北の大地で取れる米が白いご飯としてホテルの食卓に出されており、日本で食べるのと味は変わらなかった。これには戦後、藤原長作さんなどが永年米作の指導をされた成果なのではないでしょうか。旅行の後調べたところでは 2003 年の全中国米生産量の 28%、4,240 万トンがジャポニカ米で、これの 100%生産地は東北 3 省（遼寧 88%）、天津、河北、甘肅など、南は上海、海南島にまで及んでいるとのことでした。

高速道路は山肌を切り開いて走る場面もあったが、荒野は殆ど見かけなかった。さらに湿地帯、水の流れや低地では湿地帯を形成している筈と目を凝らしていたが、記憶の湿地帯風景は見当てることが出来なかった。1947 年～1953 年当時の記憶からは、開墾が進められており荒地や広漠たる原野も見受けられなかった。開拓団員が避難した時、湿地帯で

馬車を捨て、荷物を捨てて歩いたあの湿地帯が消えていた。水田や畑に変貌していました。車窓からの観察なので見逃した点もありかもしれませんが、かつて湿地帯と思しき水の流れの側には「水文」と書かれた小さい小屋があるなど排水し田畑に転化したものと見られました。

また、家屋も都市の高層ビルラッシュはこれまでも紹介されていたが、私の記憶では農村の家屋は平屋で草葺屋根、壁は泥を草で塗して積み上げるいわゆるドピーズが殆どだったのが、現状は屋根が瓦葺きかスレート、壁もレンガ積のようで色彩も豊、2階建ての家屋も散見されましたが経済発展の恩恵でしょうか。大八浪では戦前からの家屋という家を拝見したが草葺屋根、煙突は南側にあり昔をイメージさせるものでした。

敗戦2年後の1947年、逃げ回ることと茫然とし教科書も鉛筆もない時、かつて教師をされていた方が、北満の、彼の永平崗で子供達を連れて丘の上に行き、集落を眺めて何を感じたかを問われ、きれいに揃っている家並みとしか答えられなかった時、先生からどういう方向に建っているか、窓やドアの向きはどうかなど考えるということのきっかけを作ってくださいました。あの時、考えるということはこうなんだと今、あの子供の頃を思い、特に農村のあの見事に揃った家並みは全て東西に長く造られ、南側に窓、戸が付けられており、それは冬の寒さ、北風を避ける知恵なのだということへの感慨を思い浮かべながら通り過ぎる集落の家並みを眺めていました。

5. 方正地区日本人公墓に詣でて

方正公墓は、主として開拓団員の方が葬られており、方正県が建立しその維持には(株)日中科学技術文化交流センター内に作られた「方正友好交流の会」が活動していただいております。今回の旅では公墓参拝スケジュールが組まれていました。9月2日朝7時半頃佳木斯のホテルを出発し、11時頃方正県に着き庁舎で景麗玲副県長との会見席上、友好交流事業への感謝、毎年25団体が訪問している、景副県長自身も17次訪日団で日本を訪れているなどと副県長の挨拶があり、矢島団長からお礼の言葉を述べていただきました。大類事務局長から寄付金、「ああ満蒙開拓団」のDVD等の贈呈があり、外で記念写真を撮り、外事弁公室の方の先導で公墓へ向かった。途中で3台の車に乗り換えて(立体交叉道路が低く大型バスは通れない)中日友好園林に着きました。

園林は松林に囲まれ柵が設けられていて静かな佇まい、墓守が園林の門を開けてくれました。入口近くには「革命烈士記念碑」、少し歩いた奥には「方正地区日本人公墓」「麻山地区日本人公墓」と並んであり、さらに「中国養父母公墓」、「藤原長作記念碑」、「日中友好世界平和」、「和平友好」及び「中日友情」の碑があり、また訪問された各団体の記念植樹がありました。園内の中日友好記念館では、種々の展示品が置かれていました。

こんなに多くの碑があるとは知らなかったが、静かな佇まいの中、亡くなった方を思い浮かべずから厳粛な気持ちでありました。私は公墓に頭を垂れながら、中国の人の友情で建立され周恩来総理の指示で破壊されず、維持されたとと言われることを反芻しながらも、その他の地で亡くなった多くの開拓団員や在留邦人のことが思い浮かんでくるのでした。

旧東安駅構内で日本軍により爆破された弾薬で犠牲になった避難途中の人々、各地の収容所でなくなった人々、都市の収容所でなくなった人は葬られたであろうが、逃避行の途

中で、湿地帯の中で、山中で、道中襲撃を受けて亡くなった人々は麻山地区だけではない。避難を諦め集落で自決した人達や佐渡開拓団跡事件、葛根廟事件等、大青森開拓団と名付けた五戸・尾上・青森団の人々は北緯 48 度、東経 128 度の興安嶺山中に 106 人も老人、病人、幼児等を遺棄し、しかも関東軍は 8 月 16 日に停戦・武装解除を命令しているのに、9 月 28 日まで山中を逃避・彷徨し、収容されたのは 10 月に入ってからなのだ。宝清、小古洞、興安仏立、韓家、これ等の事柄や文字が走馬灯のように頭を駆け巡ったのでした。

6. 私の中国との関わり－開拓団の子でした－

私的なことを若干。私はこれまで中国とは 2 度関わっており、1 回目は 1943 年から帰国する 1953 年 5 月までの 10 年間。1943 年秋に第 12 次氷見開拓団（富山県送出、海を干拓した水田耕作が主）の家族として当時の安東省莊河県青堆子（遼寧省庄河県青堆鎮）に入植し、敗戦で安東市に避難、1946 年には父が八路軍の軍需工場で働いていたため引揚の機会を逸し、同年秋に国共内戦のため家族とも鴨緑江遡上、北朝鮮領通過等で図們經由佳木斯へ避難しました。

そして 1947 年早春に樺南県の永平崗に 80~100 人（世帯家族や元義勇隊員等）の方と一緒に移住し、更に駝腰子に移動しました。その後数年の間に大部分の人は佳木斯やハルピンに移動された。我家は 1949 年暮に南農場と言われた地で母を亡くし、その後父や兄弟も佳木斯やハルピンに出たのに、どうしてなのか私は一部の方と 1953 年 4 月に帰国のため移動するまで樺南県内の各地（駝腰子、梨樹溝子、南農場、北農場、永平崗）で働いていました。結果として敗戦後 8 年間の大部分を樺南県で生活したのですが、当時は子供であり生きることのみ専念し働いていたのと自由往来も難しく状況把握などは念頭にもなかったのです。

2 回目は 1971 年 12 月から 1976 年 12 月まで、当時の通商産業省中国担当室（正常化後室から課に昇格）で日中国交正常化のための中国関係業務に従事し、日中経済交流・貿易の促進、財日中経済協会の設立業務などに携わり、1973 年 5 月から 1974 年 2 月まで北京に駐在し国交正常化により大使館が設置され、使命を終えた「日中覚書貿易北京駐在事務所」の一員として事務所閉鎖（実質は財日中経協の北京事務所に転換）を行い、帰国後は日中貿易協定締結に係る業務など約 5 年間中国関係業務に従事していました。

今回は 3 回目で、2007 年 9 月末に退職、完全に自由な身となり、兼ねてから念願の満洲開拓団の悲惨な逃避行の行状を整理、纏めるための資料集めをしております。これも 2002 年 7 月に内山書店で偶然に「日本"満洲移民"研究」（高楽才、2000 年 10 月、北京人民出版社）を入手し、また 2004 年に「満洲開拓史」（昭和 41 年発行）を入手したからで、同じ開拓団員の方々が北満では凄惨な避難行で多くの犠牲者を出され、また収容施設に入ってから飢えと寒さと伝染病などで多くの方が亡くなられた文を読み進むにつけ、この貴重な資料にもさらに洩れている部分があること、非道な戦争の犠牲者であることに気付き、何とか整理し昭和の歴史遺書・亡くなられた開拓団員の鎮魂の書として纏めたいと考えていたからで、現地をも尋ねたいとの気持ちももやもやしていました。

と言うのも樺南県では現地に残留していた母娘やご婦人が複数で救出されてきたのをこの目で見ていたこと、敗戦後 6 年間も暮らした土地が第 1 次弥栄村開拓団や千振村等の

跡だったことにも気づき、因縁を感じたことにもあります。2 回目の中国との関わりの間には北京にいながら、現地に遺棄された孤児達の救出、帰国された方々の手助けもしなかった反省もありました。当時は与えられた日々の業務に忙しく余裕がなかった、また“開放都市”以外は旅行出来なかったと内心言訳をしています、世間に通じることではないだろう。今回ようやく、旧満洲国の大地をまだ一部ではありますが、巡ることができました。今後は時間的には余裕もあり現代中国にも関心を持っているので、日中友好に役立つ何かの為にずっと関わっていきたくて考えています。当面は満洲開拓団のことが重点です。そのため出来るものならかつての開拓跡地をもっと巡りたい。主催者へのアンケートには次回も北部の黒河、北安、チチハル、西部の満洲里、海拉爾方面等のバス旅行計画を提案しました。国境沿いだけでなく、さらに内陸側の地も巡りたいものです。

7. ありがとうございます

初めて公募ツアーに参加したのですが、同じ事柄に関心を持つ人の集まりは、中国研究者あり、ジャーナリストあり、関心を持ち始めて参加した方、回顧の思いで参加された方々と経歴は異なっても話題が一致するというはこんなにも気持ちが安らぎ、楽しい(悲しい事柄を念じながらで語弊がありますが)ことなのかを始めて知りました。今回の旅行テーマ旧満洲に新しく関心を持っていただいたことはかつて生活したことのある者、私にとっては本当に有難いことです。終始同室していただいた方とは目を覚まして話し、ベッドに入ってから話し、尽きることなく饒舌になっていました。又同じように開拓団の子であった方は6歳ほど年長者であられたので記憶を確認するうえで有難い存在でした。

中国各地の道路事情が良くなっており、また各地を自由に訪れるようになった中国東北地方へのバスツアーは比較的短期間に色々な地を巡るために有効な手段であると思います。あの広い大地を駆け巡ることは私のような世代だけでなく、若い世代の人達が関心を持つのではないのでしょうか。

しかしこんな事もありました。731部隊跡の罪証陳列館を見学中のこと、小グループ毎に説明員が付いて各部屋を廻ったのですが、流暢な日本語で説明され我々も丁寧に見ていると、後続の中国人グループを説明員が制して後ろで待っているのですが廊下を挟んだ部屋は順序が輻輳していて、まだ当方が見終わっていないのにどやどやと入ってきて一瞬の混雑、青年達と思しき彼らが「なんだ、ショウリーベン(小日本)か」と云っているのが聞こえました。街中では特に感じなかったが、このような場所では感情が出るのかと思い、まだ残っていた仲間に早く出ましようとして声をかけた、やはり心するしかないと感じたものです。なお、竜井領事館等の歴史関係、中朝国境(図們)、中ソ国境(綏芬河)、東寧要塞跡、731部隊跡等は何方かが書いていただけなのでしょう。“走馬看花”ならぬバス旅行での印象を取り止めなく書きました。2009年8月28日からの8日間、同行の皆さん有難うございました。

(みやした・はるお：1936年富山県生まれ、1943年満洲開拓団員の家族として渡満、1953年帰国、1994年通商産業省を退職、宝飾業界等を経て現在無職)