

歴史を共有した島、

サイパンへ行こう



上 島 嘉 郎
かみ しま よし ろう

ジャーナリスト・
月刊『正論』元編集長

この五月、日本からサイパンへの直行便がなくなつたことが報じられた。日本航空が平成十七年十月に運航を取りやめてから、デルタ航空が成田―サイパン線を維持していたが、それが運休になつたのである。サイパンは日本から約二四〇〇キロ、飛行時間約三時間半と気軽に出かけられる海外リゾートとして、最盛期にはジャンボジェットが投入されるほど身近で人気の高い島だった。日航が撤退する前の平成十六年十月から

十七年九月までの一年間でサイパンを訪れた日本人は約三十七万人いた。それが平成二十八年十月から二十九年九月までの一年間では約五万二千人に落ち込んでいる。

サイパン、テニアン両島は現在、アメリカの自治連邦「北マリアナ諸島」に属しているが、戦前は、第一次大戦後の大正九(一九二〇)年、国際連盟の承認のもとドイツ領から日本の委任統治領となつた。以後、南洋興発株式会社のサトウキビ産業を中心に開発が

進められ、本土からの移住者は三万人近くに達し、原住民との共存がはかられた。たんなる観光地ではなく歴史的な繋がりのある島なのだ。

第一次大戦の青島陥落で降伏したドイツ兵が徳島の板東俘虜収容所に収容されたとき、敗軍の兵を「武士の情け」をもって遇した所長の松江豊寿大佐(映画「バルトの楽園」で知る人も多いたろう)は、会津藩士を父に明治五年に旧会津城下に生まれ、陸軍幼年学校から士官学校と職業軍人の道を行んだ人だった。陸軍少将で退役した松江はその後、若松市長となるが、四歳下に春次という弟がいた。春次は兄とは異なり実業家の道を行んだ。会津中学から東京の蔵前にあつた東京工業学校(現東京工業大学)に学び、大日本製糖に入社したのち米国レイジアナ州立大学に留学。帰国後、日本で初めて角砂糖の製造に成功した。この松江春次の名が今日に伝わるのは、製糖業による南洋開

発を掲げ、大正十年、政府と東洋拓殖株式会社の協力のもとに「南洋興発」を創業し、南洋諸島最大の企業に発展させたことである。

このとき春次は、原住民を含めた従業員の雇用を増進させ、その福利厚生や教育、公衆衛生の向上にも努めた。けつして日本一国の打算ではなく、原住民の自助精神の涵養と近代化を目指す姿がそこにあつた。昭和九年、南洋興発の社員の募金によって「彩帆公園」に春次の銅像が建てられた。戦後、日本統治時代の銅像や記念碑が取り除かれるなか、春次の銅像だけは「シユガー・キング」と称えられ、残された。彼が原住民にも慕われた証であつた。

両陛下の「慰霊の旅」を守つた人々

そうした戦前の日本人の気概は「文明の衝突」ともいふべき歴史のうねりのなかで巨大な炎となつた。第一次大戦

から二十数年、日米決戦の戦火が迫ると、平和な島も戦時体制に移行し、昭和十九年六月、日本が絶対国防圏と定めたサイパン、テニアン両島に米軍が圧倒的兵力をもって進攻してくる。日本軍守備隊は死闘の果て、サイパンは七月七日、テニアンは八月二日そ



テニアン島・スーサイドクリフ

れぞれ玉碎し、軍民合わせてサイパン島約五万五千人、テニアン島約一万二千人が歿した。

大東亜戦争終結六十年の節目の年だった平成十七年六月、天皇后陛下は戦歿者慰霊のためサイパン島を行幸啓になり、激戦で歿した多くの将兵、民間人らを追悼された。

当時、サイパン在住の韓国人コミュニティから陛下下の行幸啓に反対する意見が出ていた。

陛下下の行幸啓は、過去に日本が占領した地域で軍国主義を追慕するものだとして、サイパン韓国人会は、彼らの事務所前に、日本の天皇は太平洋で犠牲になった韓国人

に謝罪して慰霊祭を行え、という内容の横断幕を掲げた。

こうした韓国人の行動にNO！と立ち上がったのがサイパンの人々だった。シヨッピングセンターなどを多角的に

経営するジョーテン・エンタープライズ社の創業者

ジョーテン氏の夫人ダイダイさんが横断幕に対し「韓国人

はなんと失礼なことをするのか」と抗議した。ダイ

ダイさんは戦前、日本の公学校で学んだ日本の統治時代を経験した人だった。彼女は現地

のチャモロ人、カロライナ人らに韓国系の企業をポイコットするよう呼びかけ、それ

が地元紙を通じてまたたく間に島内に広がり、結果的に

サイパン韓国人会は横断幕を下ろし、陛下下の行幸啓当日

には「サイパン韓国人会は天皇夫妻を歓迎する」との

声明発表になった。

陛下下のサイパン行幸啓はダイダイさんのような現地の

人々の「歓迎」の声が上がらなければ、韓国コミュニティ

から非難を浴び、謝罪を求められる酷い状況になったかも知れない。現地の人々の気持ちと行動にただ深く感謝するのみである。

「絆を忘れないでくれ」という叫び

筆者は平成二十六年、二十七年と続けてサイパン、テニアン両島を訪れた。初訪問から十数年が経っていた。目的はいずれも戦跡での慰霊と取材だった。師団玉碎後も大場栄大尉が戦ったタポチョ山だけでなく、軍艦島と呼ばれたマニヤガハ島、旧日本軍野戦病院跡の聖母マリアの祠、スーサイドクリフ、バンザイクリフなど、覚え懐かしき戦跡を巡ると、多くの中国人、韓国人観光客がいて、日本人を見かけることはほとんどなかった。

かつては日本企業がサイパンの観光開発の担い手だったが、その多くが撤退し、日本資本に代わって中国と韓国の

資本が進出していた。高級ホテルの多くは日本企業が建てたものだが、その大半が中国や韓国の企業に売却されている。戦没者慰霊に訪れる日本人が、戦争経験者と遺族の高齢化にともなって減少し、代わってマリンスポーツやゴルフを楽しむ中国、韓国の団体観光客が激増している。

日本からの直行便がなくなった一方、韓国からのサイパン路線は増加し、アジアナ航空、ティーウェイ航空、チェジュ航空の三社がソウル、釜山から運航している。韓国人観光客は平成二十八年十月から翌年九月までの一年間で約三十三万人を数え、これは日航撤退前の日本人観光客に近い水準である。

十数年ぶりに目にしたサイパンは、遠く大東亜戦争での日本敗北に、バブル崩壊後の経済戦争で敗退した日本資本の残滓が重なっているように見えた、といえは感傷的に過ぎるだろうか。街中の看板やレストランのメニューに日本

語は多く、親しく日本語で話しかけてくる現地の人々もいる。食事に入ったレストランで東日本大震災の救援募金をしていたのには驚かされた。

私たちは戦前、南洋の人々と時代を共有した歴史を持つ。その記憶は「親日」感情として、いまでも彼らの中に残っている。しかし、この絆は、日本が何もしなければ弱まるばかりで、やがて途切れるだろう。日本語以上に中国語やハンゲルが溢れ、日本が片隅に追いやられるのは時間の問題だ。日航が中部太平洋の観光資源をグアム島に集約したように、日本はただ経済効率だけを考えていけばいいのか。父祖の戦争の意味はそれだけだったのか。

平成二十七年の訪問時、サイパン観光界の重鎮デビッド・サブラン氏と面談した。「マイ・メンタリティ・イズ・ジャパン」と胸を張る八十四歳の古老は、戦前戦中の五年間を公学校で学んだ。平成十七年の両陛下御訪問の際に

「慰霊の旅」を守ってくれた一人でもある。氏は日本から受けた教育が戦後も役に立ったと語り、「助けてください」と日本語と英語で何度も繰り返した。面食らっていると、「助けてください」というのは、日本人にかつてのようにサイパンに来てほしい、「サイパンとの絆を忘れないでくれ」という意味だとわかった。中国や韓国の影響が増しているが、彼らはサイパンを利用するだけで、戦前の日本とは

全然違うのだ、と。

父祖たちの戦争の意味はここに生きていた、まだ繋がっていたと思った。こうした絆を顧みないとすれば、私たちはサブラン氏のような存在だけでなく「後に続くを信ず」と命を抛ってくれた父祖たちとの「默契」をも蔑ろにすることになる。英霊に感謝し、日本を懐かしく想ってくれる友を大切にする——いま生きる私たちの務めがここにある。



レストランに設けられていた募金箱