



筑紫女学園大学リポジト

中国空軍の建設と日本

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2014-02-07 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 崔, 淑芬, CUI, Shufen メールアドレス: 所属:
URL	https://chikushi-u.repo.nii.ac.jp/records/53

中国空軍の建設と日本

崔 淑 芬

The Chinese Airforce Construction and Japan

Shufen CUI

はじめに

中国空軍の発展経緯と言え、中華民国と今日の中華人民共和国の2つの中国空軍が存在することになる。

1912年元旦に中華民国の成立が宣言された後、1924年、孫文が中国空軍要員養成のために「廣東軍事飛機學校」を開設したことから始まった。

一方では、第二次大戦終戦の翌年の1946年、満州各地にいた大部分の日本人が引き揚げたが、一部の人は、中国側の要請により、技術者など必要人員として工場・鉱山・病院・鉄道・軍隊・各種研究所・学校などに残って、新しい中国の復興と建設のために働いたのであった。中には、中国空軍創設に偉大な貢献を果たした旧帝国陸軍林飛行中隊の300人が最も注目されている。

本論は、中華民国空軍の勃興、発展の経緯を踏まえ、中国人民解放軍空軍の建設に焦点を当て、その創設の背景、日本との関係に注目しながら、それに関わっている遺跡や当事者（空軍教官・学生）に対する調査及び資料などに基づき、現地調査と歴史文献とを組み合わせ、第二次世界大戦後、中国空軍の創設期に、空軍教官になった日本の方々がどのような役割を果たしたのか、その重大な歴史的な意義、影響を明らかに読み解こうとした試みである。

一、中国空軍発展の経緯

1、中華民国空軍の建設

中華民国空軍の建設前、すでに飛行機設計士兼パイロットの馮如という人物が現れた。彼は、中国人として初めて飛行機を作って飛ばした人である。馮如は12歳の時、叔父についてアメリカへ渡っており、航空機に非常に興味をもち、1909年9月21日、自製した飛行機でアメリカ・オークランド市上空を2460フィート飛行して、中国航空史の第一歩を刻んだ。1910年10月にサンフランシスコで開催された国際航空大会で優勝し、「サンフランシスコ観察者新聞」に掲載された。1911年自製の飛行機と共に帰国し、広州燕塘上空で飛行ショーを行ったが、不幸にも事故が発生し、29歳の若さで帰らぬ人となった。（注1）死後広州市の白雲山の南麓黄花岡烈士そばに葬られ、記念碑、記念亭、馮如中学などが建てられた。彼に関する資料は、台湾桃園国際空港（中正）航空科学館に

展示されている。

ほとんど同じ時期、日本で初めてフライトを実施した徳川好敏がフランスからファルマン機を輸入して飛ばしたのが1910年であった。

横田順弥の『雲の上から見た明治』（15～16頁、学陽書房、1999年）の記載によれば、伯爵徳川篤守の長男、清水徳川家第8代当主である陸軍中將、徳川好敏は、1910年12月19日午前、東京代々木練兵場で日野熊蔵陸軍歩兵大尉と共に日本国内における公式の飛行試験で飛行において初めて成功した。動力機初飛行として公式に認められた最初である。

中国空軍として正式に建設されたのは、辛亥革命以後、中華民国の誕生によって始まった。1911年10月10日、中国湖北省武昌、で革命派の軍隊による辛亥革命がついに清朝を打ち倒し、1912年元旦、政治家・革命家である孫文を臨時大總統とする中華民国が南京に成立し、数千年にわたって中国を統治してきた封建専制制度は終焉を告げた。

当時、清が倒れた後も、中国国内では、各地に軍閥が勢力を持ち、内戦が絶えなかった。孫文の狙いは、こうした軍閥の撲滅を図るため軍事力増強を実施、その一環として航空部隊を設立することであった。

この頃から、使用する機体に描かれ始めたのが、国民党旗でもある“青天白日旗”である。

1924年、孫文は中国空軍要員養成のため、広東山下皮革において「廣東軍事飛機學校」を開設した。その後、大沙頭に移転され、当時、黄埔軍官学校校長であった蒋介石は、孫文の指示に基づいて、黄埔軍官学校の第一期卒業生の中から10名を特撰、「廣東軍事飛機學校」に入学させた。第一期と第二期生には数名の共産党員が参加して訓練を受けた。この頃から使用する機体に描かれ始めたのが、「青天白日滿地紅旗」と呼ばれる旗である。青天白日旗の、青・赤・白の3色は孫文の唱えた三民主義（民族の独立、民権の伸長、民生の安定）に由来し、青は民権主義で正義を、赤は民族主義で自由と独立を、白は民生主義で友愛を象徴する。青は空を、太陽（白日）の光芒は十二刻を表わし、通称「青天白日旗」と呼ばれる。（注2）一方、青天白日滿地紅旗は、共和革命者の陸皓東によって青天白日旗である。当初、青天白日旗は中国国民党の前身である中国同盟会の旗として、デザインされたものである。（注3）

孫文が製作した青天白日滿地紅旗を国旗として定めたため、中華民国には2つの国旗が並存する事態が生じた。このような事態は、1928年に蒋介石の南京国民政府が、全国を統一した際に、正式な国旗をもとの五色旗から青天白日滿地紅旗へと変更し、青天白日の紋章も正式な国章として制定、これ以降中華民国の国旗・国章は今日まで変更されることなく台湾では使用されている。（注4）

2、空軍の近代化

孫文の後を継いだ蒋介石は、孫文の「航空救国」の遺志を継いで、1928年10月に軍官学校（士官学校）内に航空課程を設置しパイロットの養成に力を入れ、翌1929年11月にヨーロッパ各国に習い、陸軍・海軍から独立した軍種として正式に「中国空軍」を設置した。空軍士官を専門に養成する「空軍軍官学校」も雲南省昆明に開設され、ここから巣立った多くのパイロットたちが、その後の中国空軍の礎を築いている。1924年から1936年にかけて、527人の空軍パイロットが養成された。

一方で、国民党の「中国空軍」の発展のために多大な精力を注ぎ、大きな貢献を果たしたのは宋美齡であった。

1927年12月1日、孫文を継ぎ、中華民国の若き指導者となった蒋介石は、上海において、名家の出身で、アメリカで教育を受け洗練された宋美齡と結婚、2人の結婚は、中華国内のみならず世界各国で大きく報じられた。「ニューヨーク・タイムズ」紙は翌日付の紙面で、一面、しかもトップ記事として、この婚礼の盛況ぶりを伝えた。「上海時報」も以下のように報じた。「これは中国人の輝かしい結婚式典である。これは南京軍における過去最強且つ最有力な領導である蒋介石と新婦の兄宋子文のファミリーを結び付け、さらに中国国民党の創始者孫文のファミリーとを渾然一体とさせるものとなった」。(注5)

宋美齡は孫文の夫人宋慶齡の妹で、9歳のときに姉の慶齡と共にアメリカに留学した。小さい頃から中・高等学校までの間に身につけた流暢な英語が、後の政治活動に大きな影響を与え、文化の橋としての役割も果たし、濃厚な米国文化を背景に蒋介石政権と米国政権とを固くつないだのである。その後、長女の宋靄齡を加え「宋氏(家)三姉妹」として、中華国内をはじめとする中華圏だけでなく、世界的にも永く知られることとなった。特に、宋美齡は洗練された立ち居振る舞いと流暢な英語で、欧米でもよく知られた。(注6) 結婚後宋美齡は常に孫文の軍事行動中の蒋介石に従い、英文秘書などもつとめ、蔣がその地位を高めるにつれて、宋美齡も中国婦女界の指導者となっていった。1930から32年には国民政府立法委員を務めている。36年から38年の間には、国民党航空委員会秘書長に就任した。彼女は航空理論や軍用機設計を学習し、外国の企業人らとの交渉で、価格2000万米ドルの米国製機材を買い付けた。さらに、外国から軍用機を調達し、外国人顧問の招聘などの問題の上で、いかに自らの外交手腕を発揮、空軍の近代化に尽力した。(注7)

1937年春、宋美齡は米国のジェンノート将軍に手紙を送ったが、それは中国空軍の顧問に就く気はないかと問う内容であった。ジェンノートはこれにこたえ、1937年7月初め、アメリカの航空教官で、陸軍航空隊退役将校のジェンノート大佐を訪中、中国空軍を視察させた。1937年7月、中日戦争が全面戦争に突入すると、ジェンノート大佐は昆明に航空学校を設立、次いで太平洋戦争が勃発すると中国は世界反ファシスト戦争の重要な戦場となり、アメリカ政府は積極的に中国を支援する方針を採った。ジェンノート大佐は蒋介石夫人の宋美齡の提案を受け入れ、中国空軍にアメリカ式の訓練を受けさせるため、昆明市郊外に航空学校を設立した。1941年、ジェンノート大佐はルーズベルト大統領の支持を得て、個人機関の名目でアメリカ軍パイロットとエンジニアを集め、民間人の身分で積極的に中国空軍の対日作戦を支援した。大佐はパイロットの養成だけでなく、自ら戦闘機を操縦し戦闘にも参加している。以後世界に知れ渡る「飛虎隊(チーム・フライングタイガー)」を打ち建てた。ジェンノートの支援のもと、宋美齡は空軍内部の人事と調達、さらには訓練に至るまでの指導権を掌握した。これにより「中国空軍の母」と呼ばれたのである。(注8)

他方、日中戦争の間に、アメリカからの軍事援助を獲得するため、宋美齡は「国民党航空委員会秘書長」の肩書で、蒋介石の「通訳」として、駐中華民国大使館附陸軍武官のジョセフ・スティルウェルやアメリカ陸軍航空隊のクレア・リー・シェンノート大佐との交渉に同席し、アメリカからの軍事援助を引き出したのである。この会談後、中国は国際社会における声望を一定の高さにまで

高めることとなり、ひときわ中米関係の密接化につなげる役割を彼女は果たした。さらに、1942年11月から1943年5月には、ルーズベルト大統領直々の招聘でアメリカに滞在し、アメリカ全土を巡回して自ら英語で演説し中国への援助を訴え続けた。これにより、全米から称賛を浴びその支持を増やした。(注9)

1945年8月15日に日本軍との戦闘が終わり、中華民国の航空兵力は再編成を実施した。

所謂、米中混成空軍は解体され、9月15日に漢口にて国府空軍第1連隊が編成されて第一線兵力となり、そのほかも併せると総兵力12万9700人の空軍部隊になった。

二、人民解放軍による航空学校の開設

1、初期の空軍学校創設の経緯

上述したように、中華民国空軍の建設は既に1924年「広東軍事飛機学校」の設立から始まった。当時、孫文の「聯蘇（ソビエト）容共（共産党）」の方針に基づき、数名の共産党員が飛機学校で訓練を受けた。以後、ソ連に少数の紅軍兵士を派遣して飛行訓練を受けさせていたが、1937年冬に八路軍兵士の43名を選抜して、当時ソ連の影響下にあった「新疆航校」に入学させた。彼らが後に人民解放軍空軍の礎となったのである。

初めて人民解放軍空軍が手に入れた機体が、1930年9月28日に、国府軍第4航空隊に所属していたVought O2U-4 Corsair偵察機で、この機体は機位を失って紅軍根拠地に不時着し、後にこの機体を修理して「列寧」（レーニン）号と命名、1931年夏に至るまで使用していた。

1945年第二次世界大戦終戦まで、中国共産党中央委員会は、航空学校、飛行場を所有していなかったが、1945年9月18日に、伍修權（のち人民解放軍副総参謀長）、彭眞（のち北京市委第一書記・中央書記処書記）、陳雲（のち中央委員会副主席）などが到達し「東北民主聯軍総部」を設立、伍修權が参謀長に任せられ、航空学校開設の準備をすることになった。

空軍学校の創設にとって、最も重用なことは空軍教員である。

この解放軍航空学校の創設は、日本軍第101教育飛行団とは密接な関係があったのである。

この教育飛行団（KFB）については、1935年、「陸軍航空部隊」は、旅団に相等する団である飛行団（FB）を編成した。また、主に練習飛行隊（RF）・教育飛行隊（FRK）・錬成飛行隊（FRL）といった各教育飛行部隊を隷下にもつ飛行団として、教育飛行団（KFB）も編成され、日中戦争において陸軍航空部隊の中核となる実戦部隊編制単位であった。

当時、関東軍第2航空軍所属の第4錬成飛行隊長は林弥一郎少佐であった。

林弥一郎は1911年大阪市南河内郡藤井寺町の一農家に生まれ、富田林中学卒業後、1932年に陸軍航空兵二等兵となる。その後航空学校で飛行技術を習い、優等で卒業した。1939年、陸軍航空兵中尉に昇進した。1941年9月、飛行第54戦隊の中隊長として中国に派遣された。1944年12月、陸軍少佐に進み関東軍の第二航空軍独立第101教育飛行団第4錬成飛行隊長として終戦を迎えた。

1945年8月15日、日本が降伏を受諾し、9月2日、ミズーリ号上で正式に降伏文書に調印した。

この頃、大部分の第一線部隊と同様、日本軍は瀋陽（奉天）で9月末に降伏を受領した。林日本

陸軍林弥一郎少佐率いる第2航空軍第101教育飛行団第4練成飛行隊（一式戦隼を使用）以下300余名（別名林飛行中隊）は所属機46機と引揚げの最中、遼寧省東部に位置していたが、解放軍第十六総軍に止められた。9月29日、林彪・彭真・伍修権の3名は林飛行隊長に接見して、人民解放軍の航空部隊創設のため、航空学校を創設する事業を「是非我々に協力して下さい」と、援助するように依頼した。当時のことについて林弥一郎は、「彼らは、質素な服装、十分とは言えない装備とはうらはらに、その気質は紳士的であり、面倒見の悪さに反して面倒見が頗るよい」と、語った。（注10）

1945年10月、林弥一郎は瀋陽の東北人民自治軍総部で解放軍の前身八路軍と交渉した。内容は日本人を帰国させること、中国空軍建設問題とソ連軍に日本人を渡さないこと、今後の日本人の生活問題、携行武器の問題、参軍可否は自由意志による問題等であった。

その交渉の具体的な内容について、林弥一郎は次のように述べている。「先ず、第一は、俘虜としての束縛された待遇でないこと。それは創意工夫もでき、研鑽もでき、学生に対しては厳格に要求できる立場が確立されなければならないこと。次に私達自身が常に充実した体力、気力を維持し、体調を整えておくため、食事・入浴・睡眠等生活習慣を保つこと。飛行機の操縦、あるいは整備・修理・検査等々の技術伝達は簡単なものではないので、半年、一年の短期では解決できず相当長期の仕事となる。従って家族を帯同している人にはその生活の保証も更に希望する合理的な結婚を認める等でした」。（注11）また、林弥一郎は、「私は8月15日の天皇陛下の御言葉を聞いて、もう自分は部下に命令する権限は無いと思い定めた。したがって要請に即答せず、部下の意見を聞いて多数決で決定することにした。」部下全員が林弥一郎に従ったということから、このエピソードは彼の人徳をも物語っている。また、林弥一郎は「私が総司令部を訪れて協力する場合の条件を交して辞去する時、伍修権参謀長がつかつかと私に近づき、いきなり腰の拳銃を抜き取り、私の手に握らせて、これは長征以来、身につけてきたものです、これをあなたに差し上げましょう。今日の記念として、あなたから皆さんに相談されてなるべく大勢の人達が解放軍に協力して下さいよう望んでいます。」（注12）と述べるとともに「信用も、信頼もできない相手に、自分の愛着のある、貴重な、記念の拳銃をさっと与える。・・・ここにも中国指導者の思い切りのよさ、腹の太さを、又人を引きつける人間味を強く突きつけられたのです。」（注13）と、語った。

この交渉を担った重用な人物林弥一郎について、前述したように、1932年に陸軍航空兵となり、38年、第18期少尉候補者として陸軍航空士官学校付となり、陸軍航空兵中尉に昇進。その後、飛行第54戦隊付となり、第37教育飛行隊長を経て1944年12月、陸軍少佐に進み関東軍の第2航空軍独立第101教育飛行団第4練成飛行隊長として教育飛行団の重責を担った。

林弥一郎は部下に個々の意見を求め、その相談の結果、解放軍への協力を希望する人が多かった。その原因としては、それまで解放軍の何回かの好意的な対応の影響、また、交渉の要求をすべて認めたことであったが、もう一つ重要な原因になったのは、殆んど部下のまじめで積極的、技術も活かしたいということであった。「今までやってきた飛行機の操縦、整備仕事をしながら帰国の時期を待つことができるなら、炭鉱や道路工事などの重労働の道へ行かずとも」と考える人が少なくなかった。

1946年元旦、日本陸軍林弥一郎少佐が率いる第2航空軍第101教育飛行団第4練成飛行隊所属の300余名により、第一航空総隊が誕生、3月1日に通化で「東北民主聯軍航空学校」、所謂、「三一部隊」が誕生した。

2、空軍の建設・発展

解放軍の空軍建設・発展の経緯からみれば、3つの段階に分けることができる。

一つ、1946年の「東北民主聯軍航空学校」の創設

一つ、1946年10月～1947年4月、黒龍江省密山で組織が完成し、実質的な航空学校が始まった。

一つ、東北海浪・東安、平鎮・湯原・千振等の地で飛行訓練が始まった。林部隊を中心として東北に八路軍の「瀋陽航空隊」が誕生し、1949年3月に牡丹江から長春に戻って、「東北航校」となった。(注14)

この空軍建設の中で、日本陸軍林弥一郎少佐率いる第2航空軍第101教育飛行団第4練成飛行隊の300余名を中心として、東北に初代の航空学校が誕生した。彼らは中国人民解放軍の空軍の建設に偉大な貢献を果たしたのである。この経緯について、筆者は当時の林弥一郎航空軍飛行団の編隊飛行訓練教官だった内田元五氏や当時の解放軍学生だった張開峽など多数の方々に数回の取材を行った。



写真1 東北老航校記念館
(黒龍江密山において撮影)



写真2 記念館の中
(黒龍江密山において撮影)



写真3 展示されている飛行機
(黒龍江密山において撮影)



写真4 林弥一郎氏と内田元五氏(左側:林弥一郎氏)
(内田元五氏提供)



写真5 取材（右側：張開帙氏）
（北京張開帙での自宅で）



写真6 東北航校の遺跡（牡丹江空港）
（牡丹江において撮影）



写真7 内田元五氏の記念章

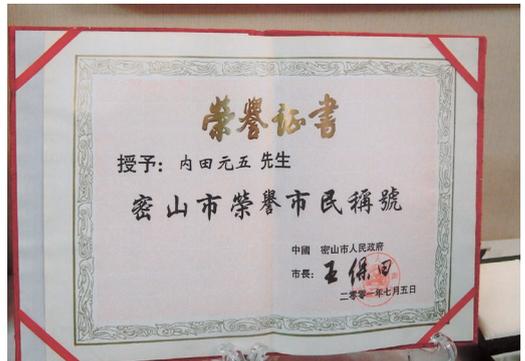


写真8 密山からの荣誉证书



写真9 取材（左側：内田元五氏）
（筆者の自宅で）



写真10 故日本人墓
（牡丹江において撮影）

1946年1月1日、中国共産党は「東北民主聯軍航空総隊」の成立を宣言する。これこそが後の航空学校の前身であり、総隊長は東北民主聯軍の後方司令官・朱瑞が兼務した。この日、500人の全隊員の前で、朱瑞総隊長は、林弥一郎、常乾坤、白起を副校長に任命する。更に1946年3月1日、航空総隊を航空学校と改め、林は参議として専門に教官を担当することになる。4月中旬、航空学校は牡丹江に移転完了し組織機構が定まった。校長が常乾坤、副校長は白起、副政治委員は黄之一、願跡磊、参議が林弥一郎、教育長は蔡云翔、副教育長が蒋天然、政治部主任は白兵であった。その

下に訓練処、校務処、供給処、「処」の下には「科」があり、その中に「班」が設けられた。

教官と整備員は日本人で、器材班と運輸班は日本人と中国人の混成であった。操縦教育を受ける学生は、「班」を「幹部班」「甲班」「乙班」に分け、「幹部班」は高級空軍指導者の養成を目的として設置され、中佐、大佐、少将クラスで30～40歳代の中から20人が選抜された。このクラスは林少佐を含め6名の教官によって訓練が行われた。1人が4名の学生を教え、日本の九九式高等練習機を使用した。「甲班」「乙班」は、未来の師長（師団長クラス）と、飛行指揮官を養成するもので、「甲班」は15名、「乙班」は20名で、後に中国空軍の多くの指揮官がこの2個班の中から生まれた。「学生班」の中に「機械班」があり、飛行機の整備と修理を学んだが、これは日本人技術者が受け持った。飛行機は主として廃品を寄せ集めて組み立てられた。このようにして8機の九九式高等練習機を作り、1947年からの飛行訓練が可能になった。又、米国のP-51戦闘機を複座の練習機に改造するため、操縦系統と座席を日本の九九式高等練習機で代用し、重心位置を合わせるなど、10数機の練習機を改造した。

創設期の空軍は、国民党軍の攻撃を避けるため、吉林省の通化から牡丹江に、更に黒龍江省の東安へと転々と移動した。練習機は日本軍の九九式高等練習機もあったが、各地から部品を集めて漸く飛べるようにした。風防ガラスが無く、座席のベルトが無い継ぎはぎだらけの飛行機であったが、日本人の操縦教官と中国軍人の学生パイロット達は、互いに命がけで、このような継ぎはぎだらけの機体で練習したのである。特に資材部品に不足をきたし、後輪が破損しても取替えがきかず、他のものを代用したり補修も金が無くてネジ止めをしたり、甚だしい時はジュラルミンの代わりに補強棒を作って修理した。エンジンも、新品と取り替える事ができないため、分解入れを繰り返すだけだった。車輪も、止むを得ず他機種の高圧タイヤを使用したため、地上滑走のクッションが悪く、大きな衝撃を受け、内蔵がでんぐり返るような感じで、訓練が終わると腹や腰が痛くなった時もあった。初期には落下傘もなく、ベルトも手製の麻縄のようなものを使ったが、これは危険であるため、直ぐに布製ではあるが幅広い従来の物を模倣した丈夫な物が作られた。(注15)

内田元五氏の話によると、1945年8月15日の第二次世界大戦終戦後、林弥一郎の飛行部隊の主力にほかの部署から加わった約350人ぐらいの人達と共に中国に残り、中国人民軍航空の創設期に航空技術人材育成のために協力した。当時、機務教員になる人も、その大半は経験も浅く技術も十分とはいえなかったが、中国の学生に対しては言葉の壁を突き破るために、片言まじりの中国語を連ね、表情や身振り手真似で意志を伝えようと涙ぐましい努力をし、一方、学生は、党から与えられた航空技術取得という光栄ある重大な任務を果たすべく、教官の目、顔、動き、手足、身体全体で示す表現を通して、教員が何を言わんとしているのか、教員も学生も、眼を皿のように見開いて真剣と真剣が火花を散らした。ようやくそれぞれの意味が通じたときお互いに交わすニンマリとした笑顔、この笑顔の積み重ねが教学間に親しみや信頼尊敬の念を産み、特別の感情へと発展していった。

中国人学生は林少佐など日本人教官が、困難な状況下で、言葉の壁を乗り越え、飛行教育方法を創造し、中国人学生達を高い水準に導き、短時間で、しかも当時世界でも先進的な飛行技術を習得させることが出来たのである。

1946年10月～1947年4月、黒龍江省密山で組織が完成し、実質的な老航校が始まった。

航空学校は設立されたが、機体の形と組織名だけで、機材や教官・学生も配置されておらず、実際にすべての組織が完成したのはこの密山にいるときである。密山市は中国黒龍江省の最も東端にあり、ロシアとの国境に接する小さな町である。人口45万あまり、漢民族以外に朝鮮族、満州族、モンゴル族、回族などが住む多民族地域である。歴史や地理的な諸原因によって、発展が遅れた貧困地域であり、真僻地、しかも中国空軍・戦車学校発祥の地でもある。

この東北老航校記念館は密山にある。当時残った貴重な写真や実物が展示されている。中には、1999年11月30日、東北老航校飛行教官だった内田元五氏と老航校の孟力、華龍毅、また、同行した井上一郎氏が張積慧、孟力、華龍毅たちと一緒に撮った写真も展示されている。

1949年5月に、「東北人民解放軍航空学校」は、「中国人民解放軍航空学校」となった。この「航空学校」の卒業生が、今日の中国空軍、航空工業及び民間航空を支えており、人々は「東北人民解放軍航空学校」を、中国空軍と航空事業の揺籃として「東北老航校」と呼んでいるという。「老」はベテラン、年長を意味し、古い組織への尊称・愛称である。

49年11月11日には、中国人民解放軍は、北京に中国空軍司令部を発足させ、1950年末までに6個の軍区空軍本部組織を設立、「人民空軍司令部」が正式に成立した。そして、1950年以後、空軍「第7航空学校九〇七」発足。1952年、空軍体制強化のため、各種幹部要員の訓練が多く行われている。同年11月、中国空軍第一回女性飛行士の訓練も始まったのである。

3、「故日本人友人墓」

一方では、中国の空軍建設に力を尽くし、中国で亡くなった人も少なくなかった。彼らを記念するため、牡丹江烈士陵园で墓や石碑がつくられた。

牡丹江烈士陵园は、牡丹江鉄嶺山に位置しており、1989年5月5日に建てられた。中でも、烈士記念館には高さ15メートルの革命烈士記念碑及び戦闘服を着た8人の女性が互いに励まし合っているような形をした八女投江記念碑という石像がある。日中戦争時代、この地方でゲリラ戦を行っていた8人の女性戦闘員が日本軍に遭遇し、戦闘が始まったが、弾薬尽き、牡丹江に身を投げて自害した。八女投江記念碑は、その8人の女性戦闘員をたたえて造られたものである。このような烈士陵园の中に、緑に囲まれた「故日本人友人墓」という記念碑がある。

大理石でつくられた台座に立つ記念碑の右側に、「墓誌銘」がある。銘文が刻まれており、年月が経って少し模糊となっているが、その内容は、新中国の建設に貢献して亡くなった33名の日本人の名前と追悼文が刻まれている。全文を見れば、

「墓誌銘

寺村 邦三	川村 孝一	飯田 正男
筒井 昌巳	西村 節子	小平 正男
松林 啓介	石原 清造	小山 巖
毛塚 金三	吉野 千代子	今村 勝男
石塚 林	小西 義雄	磯部 昭二

井手 八郎	金野	勝尾 網太
入角 敏子	大塚 嘉一郎	八木 豊
杉谷 功	本山	酒井 匡
門前 多大美	福田	米山
新海 弘	河合 四郎	相崎
松崎 恵美子	沖本 勲	山下 博之

故三十三位日本友人自一九四五年始即服务于中国东北民主联军航空学校工作十余年之久因劳累成疾先后在中国病逝安眠于被称为第二故乡的牡丹江白水黑山纪录了这些日本友人为中国空军建设做出的突出业绩牡丹江大地忘不了这些日本友人为中国的解放事业做出的重要贡献他们的名字永远镌刻在中日两国人民的心中。

謹撰此文以资纪念」

とある。

銘文の意味は、「亡くなった33名の日本人は、1945年から中国東北民主聯軍航空学校に十数年あまり務め、長年の働きすぎでなくなった。第二故郷と呼ばれている牡丹江に永眠したが、これらの日本人が中国空軍建設に多大な貢献をし、歴史に刻まれている。牡丹江の人々は彼等の功績を忘れない。彼等の名前は永遠に中日両国人民の心に残っている。銘文にて謹んで記念する」と刻まれている。

牡丹江市には、「三道烈士陵園」、「愛国自衛戦争殉難烈士記念碑」、「抗日戦争暨愛国自衛戦争殉難烈士記念碑」、「ロシア紅軍解放東北記念碑」「鉄嶺河崇英園」など中国人烈士やロシア人烈士を記念するための記念碑が多数あるが、日本人の記念碑があることは実に珍しい。烈士陵園管理所の方に尋ねると、「よく日本人が、詣でるため来ているよ」と話してくれた。

今日に至って、この長い年月続いた中日間の交流の成果は、これら多くの有志が命をかけた努力の結晶でもある。この「墓誌銘」は、中日の歴史の一ページを検証するものでもある。故に、これら世を去った人物の事実に光を当てることは重要なテーマとなり得ると思う。

三、帰国後の活躍

日本に帰国した彼らは、1977年に「中国帰国者友好会」を創設した。その主な原則は「両国の友好関係を支える基礎は民間交流」。互惠・平等の立場で友好交流を促進するということであり、「日中友好の発展に寄与する」という目的であった。1981年5月、会名を「日中平和友好会」と改めた。(注16)前述の内田元五氏は1958年5月に日本に帰国、教職を務めながら、1978年「中国帰国者友好会」第一回総会で理事に選出、86年から、日中平和友好会九州支部副支部長、事務局長を歴任、また、中国学童に育成資金贈呈のため、5回にわたって老航校の遺跡密山を訪問した。2011年8月30日に肺炎のため永眠。享年89。

北京に居る教え子だった張開軼氏は、「思いもよらぬ内田元五先生ご急逝の訃報に接し、誠に惜念にたえません。内田元五先生は老航校で飛行教官を務め、大変まじめで、素晴らしい先生です。

彼の発明した棒で指導する方法は一時普及し良い効果を挙げました。先生はわれわれ縁の良い友人であり、人民解放軍空軍の創設時代の功臣であります。」(注17)と高く評価したのである。

以上のように密山市は九州日中平和友好会にとっても、非常に堅い絆と深い縁を有する地域である。その地域の未就学児童、通学しているが経済的な理由で学校を休みがちな子供、進学したいが家庭の事情でそれができない子供などに育成基金を贈って援助しようという育成資金貯金運動が始まった。2000年5月に、九州日中平和友好会による「中国僻地の密山の未就学児童、通学はしているが経済的な理由で学校を休み勝ちな子供、進学したいが家庭の事情でできない子供などに育成資金を贈って援助しよう」という「中国未就学児童の育成資金貯金運動」が始まった。具体的には、

会員は空き箱・空き缶・空き瓶などを活用した貯金箱を用意する。

貯金は決して無理をしない。だから不特定多数の人、団体への募金活動は行わない。

例えば、帰宅時のポケットの硬貨(小銭)を貯金箱に貯める。

この貯金は任意であるが、本会の事業の一つとして位置付ける。

目標額10万円として2001年3月31日に締めきりが以後も継続事業とする。

集約した浄財は「育成貯金会計」に入れて独立会計とする。

交付については、中国領事館と九州日中平和友好本部機関とで充分検討する。

日中友好の善意から、民間団体として密山への「助学解困微笑工程」、いわゆる「希望工程」に育成資金を送って援助する活動を決めた。2001年7月4日に、第一回密山学童育成資金寄贈のため三井哲郎会長以下6名が出発した。密山市は三井哲郎会長に「密山市荣誉市民称号」を与えた。それから毎年、資金の寄贈を継続して続けている。筆者は密山市朝鮮高校の教育現状と日本の繋がりなどを調査するため、2007年第六回の寄贈活動に参加させていただいた。

おわりに

林弥一郎氏(1999年8月15日逝去)及び部下達は中国空軍創設に協力し、多大な貢献を果たした。また、新しい中国の復興と建設のために働き、中国の人々と一語に仕事をする中で、苦楽を共にし、相互に友情と信頼が生まれた。

1978年1月23日、中国帰国者友好会の世話人・林弥一郎氏、事務局長の金丸千尋氏等が中日友好協会の招きで中国を訪問した。当時の国務院副総理・王震、中日友好協会会長・廖承志が彼等と会見、「多くの日本人が新中国建設に協力したことに感謝する」と述べ、「中国帰国者友好会」(のちの日中平和友好会)の発足を祝い、「新しい情勢の下で引き続き、日中友好に努力してほしい」と希望を表明したのである。

1981年5月、会名を「中国帰国者友好会」から「日中平和友好会」と改めた。創立当初の会員は中国帰国者が主であった。九州において、市民団体の日中平和友好会の会員には戦前戦中に中国で過ごした引き揚げ者も少なくない。1986年、老航校創立40周年記念行事のため、中国空軍総司令官である王海將軍の招きで、林弥一郎等中国空軍建設の功労者が中国を訪問した。

日本と中国は、歴史的に一衣帯水、切っても切れない絆で結ばれている。その背後には、日本と

中国ならではの多彩な人間ドラマが秘められている。

以上のように「東北老航校」所在地密山市は九州日中平和友好会にとっても、非常に堅い絆と深い縁を有する地域である。2001年の第一次訪問団の募金贈呈以来、「九州日中平和友好会」は毎年、訪問団を派遣している。訪問団の旅費は、全員自費である。近年は、「子々孫々の日中友好を」の目標を掲げて、若い人たちに広く入会を呼びかけて活動している。

歴史を風化させない、また日中両国の若者たちにも史実を冷静に評価・判断する視点を持たせ、その功績を後世に伝える事になると考えている。

注

- 1、劉佐成『中国航空沿革紀略』p.16-18 中国飛行雑誌社 1930年
- 2、茅原郁生『中国空軍 21世紀航空戦略とアジアの安全保障』p.28 芦書房 2000年
- 3、「南京国民政府におけるナショナル・シンボルの再編—青天白日満地紅旗をめぐる—」2004年11月『史学雑誌』第113編第11号 p.69-91
- 4、イトトニースミス 辻原康夫『世界旗章大図鑑』平凡社 1977年
- 5、「上海時報」1927年12月2日
- 6、李桓編訳『宋美齡伝』p.162-165 台北天元図書有限公司 1985年
- 7、陳廷一『宋美齡全伝』p.82-88 青島出版社 1993年
- 8、陳廷一『宋美齡全伝』p.86-90 青島出版社 1993年 8 風雲論壇編輯委員会編『蔣婦人と元老派』台北風雲論壇社 1987年
- 9、「産経新聞」2000年7月12日
- 10、林弥一郎『私と中国』p.16-17 日中平和友好会関西支部編集 1992年
- 11、林弥一郎『私と中国』p.18-19 日中平和友好会関西支部編集 1992年
- 12、中国中日関係史学会『友誼鑄春秋』p.24 新華出版社 2002年
- 13、林弥一郎『私と中国』p.18-19 日中平和友好会関西支部編集 1992年
- 14、王忠瑜『中国空軍の友』p.36-38 百花文芸出版社 1996年
- 15、古川万太郎「中国残留日本兵の記録」岩波書店 1994年
- 16、『日中平和友好会創立20周年記念誌』p.2
- 17、張開帙のお悔み状 2011年9月6日

(さい しゅくふん：アジア文化学科 教授)