

吾が青春、「大陸」への挑戦

評議員 半林 亨



私は、1959年（昭和34年）サラリーマン生活の第一歩を始めた。

入社（商社）後の配属は、外国電信課・その後営業部を経て、1963年（昭和38年、25才時）同輩に先んじて中国・モンゴルへの長期出張を命ぜられた。中学生時分から漢文に馴染み、往古の満蒙大陸に些か憧れを抱いていた事も有り、辞令を貰った夜は嬉しさで眠れなかった記憶がある。

「中国」は、当時「中共」と呼ばれて文字通り中国共産党が主導する特異なかつ排他的な国と見做され、一方「モンゴル人民共和国」は1929年独立にも拘らず、隣接のソ連・中国に支えられながらの文字通り世界から一周遅れの発展途上国であった。

中国（中共）とは勿論国交もなく、当時英領の在香港中国領事館で入国ビザを取得後、中国行きの鉄道チケットの購入等で、日本を発って4日ばかりで広東へ入り、その後長沙・武漢を鉄路で北上、一週間かけてやっとのことで北京のホテルの一室に辿りついた。

日中関係は、数年前に発生した「長崎国旗事件」の後遺症もあり、政治・経済共に断絶状態にあったが、僅かに貿易関係だけは「LT貿易」という特殊なシステムが発動され細々と関係は維持されていた。

りょうしょうし

（注、日中の貿易関係維持のため、中国政府政治局委員「廖承志」と日本政府通産大臣「高崎達之助」両代表が協議書を作成、両氏の頭文字「L」と「T」を合わせ名付けられた）

斯様に両国の関係は細々と続いてはいたが、とは云え、中国サイドの入国審査は厳しく、大手商社でも少数の駐在員しか認められず、而も現地人の雇用もないため、若輩の身では事務所での電話番からお茶汲みは勿論のこと、夜半の電報局への人力車での往復等々、小使い同然、朝から晩まで働き詰めだった。

而し、此の得難い経験が後のサラリーマン生活に、どれだけ役に立ったか、今以って有難い事だったと感謝している。

当時の中国は、今の北朝鮮同様「米帝国主義打倒」を国是とし、ソ連（ロシア）とも一線を画しており、正に鎖国状態だった。1962年から64年にかけて農業政策の失敗もあり、全国的に大規模の食糧危機にも陥っており、厳格な配給制度が実施され、我々外国人も給食用のチケットが配られ、飲食場所も指定のホテル以外では不可。衣類も切符制で而も外人に

は割り当てがなく、靴下を買うのに闇市を探し回ったのも懐かしい思い出となった。

後に知る処となるが、1949年の新中国建国以来、権力の中枢に在った「毛沢東」も、後継者と目された「劉少奇」と此の頃既に壮絶な権力闘争の中にあり、2年後に始まる裏切り・粛清・悲劇の歴史たる悪名高き「文化大革命」へと繋がっていくのである。

漸く北京で冬の身支度を整え、モンゴルの首都ウランバートル行きの国際列車に乗り込んだのは12月初旬、北京でも珍しく雪の降る午後だった。

北京—ウランバートル間の定期航空便は、此の年の春以来、両国外交関係の悪化で運休、モスクワに伸びる路線（鉄道）を止むなく利用したわけだが、改めて両国関係の仲の悪さを知ると同時に此の関係は、50年を経過する現在も続いている様である。

尤も、此の鉄道は1955年中・ソの協力で完成し、モンゴルを縦断し、欧州に通じる主要幹線で、現在も両国にとっては重要路線の筈である。

北京を離れて2時間、間もなく万里の長城にさしかかった。だが、車窓から見る長城の素顔には異民族の侵入に備えて威容を誇った昔の面影はなかった。

石造りというより土で固めたものだろうか。途切れ途切れの崩れかけた廃墟の列が、二千年の推移を思わせた。

汽車は夜半、中国からモンゴルへの関門に当たる「集寧駅」に着いた。中国の軌道は、日本と違って広軌だが、集寧からモスクワまでは、ソ連式に合わせて超広軌だという。

「寒い夜中に乗り換えさせられるのか」と思っていたら、汽車は駅で一息入れたあと車庫にはいり、巨大なジャッキで我々の乗っている車体をそのまま持ち上げ、車輪の入れ換えを難なくやってのけた。超広軌の車輪を差し入れ車体とかみあわせたのだ。50年前の事なのに未だに昨日の事のようにだ。

やがて汽車は、ゆっくりモンゴルへ走り出した。

一夜明けると、列車の外はみはるかす大雪原だった。車掌は「この辺が、ゴビ砂漠だ」と教えてくれた。ゆっくりと、どこまでも広がる白一色の大自然・・・いよいよ「モンゴル」だという実感がひしひしと身に迫ってきた。

ウランバートル駅に着いたのは、北京出発から47時間後、気温は零下37度、プラットホームはカチカチに凍っていた。

標高1200メートル、国土は日本の4倍にも拘わらず、人口は当時僅か30数万人。街づくりが進んだのも、第二次大戦後のこと、それも約1万人の日本人捕虜が街の建設に一役かわされたという話も記憶に残っている。

モンゴルでの商談は難渋を極めた。広大な地域と云えども殆ど不毛の地、工業化は殆ど進

んでいなかった。従って日本の商品は何でも欲しいのだが、肝心の決済代金の目途が無い為、自国の輸出商品代金と相殺する「エスクロバータ決済」方式を採用する事にした。輸出商品で、唯一競争力のある鉱石類も、自国に「港」を持たないハンディがあるので、日本の鉄鋼メーカーも「長期契約など、とんでもない！」と全く相手にしてくれなかった。その中で、当時（フロンガス事業開拓）に取り組んでいた「大阪金属」（後のダイキン工業）が、原料の螢石（フロスパー）5万トンの長期契約に応じてくれる事になった。価格問題よりも、此の原料をどういう経路で日本に持って来るかで、一ヵ月程時間を要したが、最終的に「モンゴル―ナホトカー神戸」ルートを決定、ソ連側の確約もとれた。此の代金を見返りに、日本からは（自動車タイヤ、トランジスターラジオ、染料等の）輸出契約を纏め、本社経営トップからもお誉めの言葉を頂いた。

余談ながら、此のモンゴル初契約の決済完了迄には、なんと5年の歳月を要し、財務担当役員からは最後まで「ぶつぶつ文句」の云われ放しであった。

64年春、一旦帰国。其の後中国・ソ連・モンゴル・北朝鮮等諸国を何度も訪れる事になった。

日本も政治、経済共に成長期であったとは云え、社会主義国相手の交渉は会社にとっても蓄積はなく、人知れない苦勞の連続であった。而し、今振り返れば、吾が人生にとって最も充実し、且つ成長できた時期だったように思い、心から感謝している次第である。

（吾が青春、「大陸への挑戦」に悔いはなし）

前田建設工業(株)顧問