

研究ノート

サハリンからモンゴルへの 2002 年 8 月：その

バイカル・アムール鉄道を中心に

室 田 武

(同志社大学経済学部教授)

岸 基 史

(同志社大学経済学部助教授)

はじめに

ソ連崩壊後のロシア連邦、そしてモンゴルはいまどうなっているのだろうか。2002年8月、共著者二人は、資源開発、環境保全、エコツーリズムなどの側面に注意しながら、サハリンから東シベリア、そしてモンゴルに至る鉄道中心の現地調査旅行を試みた。本研究ノートは、その旅行記録に出国前および帰国後の文献調査の結果を追加し、歴史的にも経済的にも、日本との関係の深いそれらの地域の現状を紹介するものである。

ロシアを鉄道で旅するとき、多くの人々の念頭にまず思い浮かぶのはシベリア鉄道であろう。アジア・ロシアの日本海に面するウラジヴォストークとヨーロッパ・ロシアのモスクワを結ぶきわめて長い鉄道である。しかしながら、アジア・ロシアの内側により深く分け入ってみるには、バイカル・アムール鉄道() ;バム鉄道)の旅の方がより意義深い可能性がある。というのも、バイカル・アムール鉄道は単にシベリア鉄道よりさらに北を走っているというだけでなく、軍事及びシベリアの資源開発を目的として建設された鉄道だからである。そのため、近年まで外国人のバイカル・アムール鉄道への立ち入りは一般に禁止されていた。豊富な天然資源が眠るこの鉄道の沿線区域はバム・ゾーンとよばれ、そのほとんどが、鉄道が建設されるまでは地元民族の集落が点在するだけの広大なタイガ地帯であった。

共著者の一人・室田は、同志社大学学術フロンティア研究推進事業に1999年度から参加し、共同研究者のタマラ・ハンタシキーヴァ氏とロシアおよび関係諸地域における持続可能な発展とエコツーリズムに関する研究を続けてきた。この共同研究をいっそう進めるため、2002年度は、サハリンを出発点とし、バイカル・アムール鉄道を利用したアジア・ロシアの北東部に関する現地調査を行うことにした。もう一人の共著者・岸は生物や景観の多様性の保全、またそれらを経済的資源とするエコツーリズムに強く関心を持っているものの、これまで実際に現地に出かける機会がなく、今回の調査旅行の話をも室田から聞き同行することにした。

なお、タマラ・ハンタシキーヴァ氏（ロシア科学アカデミー地理学研究所・モスクワ）が室田の共同研究者であること、その姓は長く日本語としては発音しにくいこと、という二つの理由から、本研究ノートでは単にタマラと記させていただくことをあらかじめ断っておく。時刻については、すべて現地時間で記述している。

この旅行の全行程ではないが、かなりの行程に関し、共著者以外の日本からの同行者が4名いたが、写真記録等のアシスタントの資格でロシア入国のヴィザを取得することができた。タマラは、都合でモンゴルへの旅には参加しなかった。共著者2名を含む日本人計6名のロシア

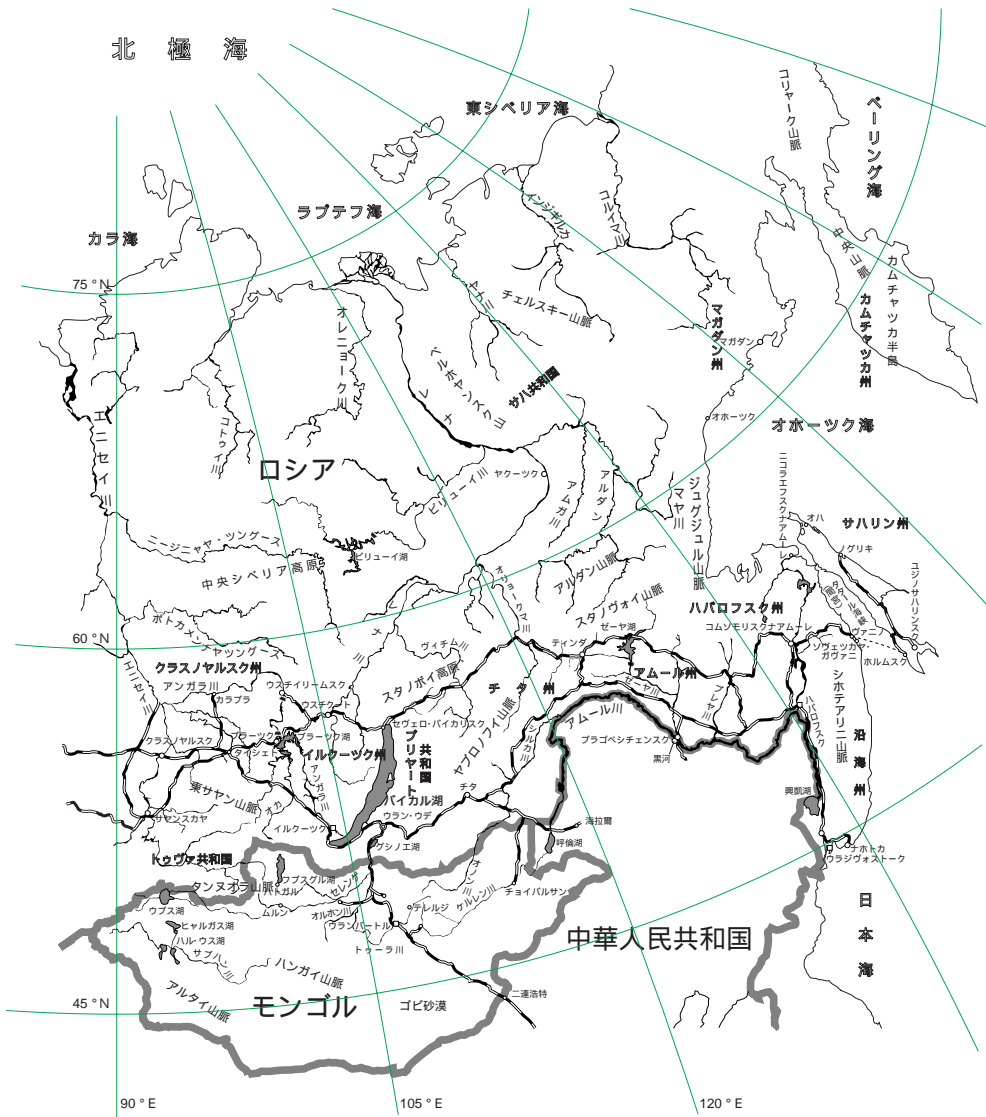


図1 東シベリア・ロシア極東部とモンゴル関係図

備考：『imidas 2003 世界情報アトラス』（集英社，2003年）をもとに、『ロシア・地理アトラス』（ロシア語）と『ロシア・CIS 全域鉄道アトラス』（ロシア語）の情報を付加し、室田研究室にて作成。

からモンゴルへの入国に関しては、出発前に日本国内で観光ヴィザを取得しておいた。

現地調査の行程として計画したのは、日本から先ずサハリンに向かい、そこから鉄道連絡船に乗って大陸へ渡ることである。大陸側の港町ヴァニノに着いたら、そこからバイカル＝アムール鉄道の列車でシベリアへ向かう。バイカル湖北岸の町セヴェロバイカリスクに着くまで5日くらいかかる鉄道の旅になるだろう。到着後は、その周辺に数日間滞在し、バイカル湖北地域の調査を行う。現地でもし可能とわかれば、セヴェロバイカリスクから船に乗り、バイカル湖南西岸の港町リストビャンカに向かう。そこから船かバスでイルクーツクをめざす。そこに二日ほど滞在したのち、国際列車でモンゴルのウラン・バートルへ。そして、最後の目的地を、モンゴル北部にあって地質的にバイカル湖と関係の深い湖であるフブスグル湖、と定めた。

なお、調査対象域が極めて長大である(図1、参照)ことから、本研究ノートも長文である。このため、全体をその、そのと2部に分けており、本号掲載分はそのである。

1. サハリン：南北 948 km の長い島

1. オハへの鉄道と乗合バスの旅

近年の日本の経済界でサハリン(旧日本名・樺太)が話題になるとき、たいていの場合、それは原油と天然ガスに関するものである。ガス田はサハリン南部にもある。2001年夏、タマラと室田がユジノ・サハリンスク()を中心に天然資源の利用と管理全般に関して各地でヒアリングを行った限りでは、ガス田について既開発のものはごく小規模であることがわかった。アニワ湾(日本時代の名称・亜庭湾)の西岸に小さなガス井がいくつか並んでいた程度である。それも、需要があまりないためほとんど使われていなかった。

ところで、その際にはコルサコフ(; 日本名・大泊)も訪ねた。そのときのロシア人のガイド氏は、コルサコフの東の郊外にも連れて行ってくれた。市街地から10数km離れたアニワ湾沿いの丘陵地帯である。そこに、サハリン北部からの天然ガスがパイプラインで輸送されてくる可能性があり、その受け入れ基地用の敷地として、あたり一帯が確保してあるという。そのときには地名まで確認しなかったが、後日わかったのは、そこが話題のプリゴロドノエであった。後述する海底ガス田「サハリン2」の天然ガスをそこまでパイプライン輸送する。そして、そこで液化してLNG(液化天然ガス)とし、船で日本へ運ぶ。そのLNG生産工場の立地点として、2003年、プリゴロドノエが正式に選定されたのである。

しかし当時そこはただの草原で、人影一つ見えなかった。このため、開発現場を調査するには、やはり北部を訪ねる必要があると考えるに至ったわけである。ただし、国際空港のあるサハリン州の州都ユジノ・サハリンスクからオハを含む北部を訪ねるには交通の便が良くないし、まとまった人数での訪問許可をロシア当局から取得するのは、そう簡単ではないらしい、

ということがタマラのモスクワでの予備調査でわかった。

このため、日本からのツアーの一行より1週間早く室田が先ず出発し、ユジノ・サハリンスク市において、モスクワから来るタマラと合流して北部を訪ね、その旅の後に一行を同市で待つことにした。モスクワでオハ訪問の許可が下りたことをタマラからのメールで確認し、7月29日、室田は、函館空港からユジノ・サハリンスクへ向かった。空港で、モスクワから先着していたタマラ・ハンタシキーヴァの出迎えを受けた。

ユジノ・サハリンスクの8月は、観光シーズンのため、ほとんどのホテルが満員か、それに近い状態であった。その日午前中に着いたタマラは、はじめてロシアを旅する岸らの一行中の同志社大学グループにはましなホテルをと考え、かなり苦労して宿を探したという。見つかったのは、市街地の中心から少し東よりのガガーリン記念公園に近いオリエンタル・ホテルである。ただ、そこに全員分の部屋を予約することはできなかったのも、本人、室田、そして若い学生二名のための各部屋については、駅前の、あまり清潔とはいえないが、安いホテルにやっと確保したという。

翌7月30日には、市内で地図や図書など資料収集をした。ユジノ・サハリンスクは、日本時代には豊原といった。その際の収集資料などに基づいていうと、サハリンは、面積でみると約76,400 km²といい、北海道よりほんの少し小さい。その一方で南北に極めて長い。北緯45度54分から54度20分に至るまで948 kmにもおよぶ。

この島に住んでいたのは、もとはといえばアイヌ人、ニブヒ人、そしてウィルタ人である。しかし、19世紀にはいると日本人やロシア人が関心をいだくようになった。1868年の明治維新以降、もとはアイヌ人の島である今日の北海道を日本の領土に組み込んだ日本は、その北にある樺太、すなわち今日のサハリンにも進出したが、ロシア人の関心の方が高かった。そして1875年、樺太・千島交換条約で、ロシアはサハリン全島を獲得した。アレクサンドロフスク・サハリンスキーに行政庁を置き、1906年までこの島を流刑植民地にしていた。のちに世界的な文学者となるチェーホフがそこを訪れたのは1890年のことである（チェーホフ、1953）。

ところで、1905年、日露戦争は日本の勝利に終わった。この結果、北緯50度以南が日本に割譲され、日本は樺太庁を豊原におき、南サハリンの炭鉱や森林資源の開発を進めた。しかし、第2次世界大戦においては、日本は連合国に対して敗戦国となった。連合国側の当時のソ連邦は、以前からの樺太に対する関心は捨てていなかったから、日本の敗戦に伴い、カラフト全土を占領した。この結果が今日のロシアのサハリンである。

旧・樺太庁の所在地・豊原、すなわち今日のサハリン州の省都であるユジノ・サハリンスクに関し、その2000年1月1日現在の人口は18万7000人で、うち18万1900人が市街地人口である（HP サハリン）。

ユジノ・サハリンスクのユジノは南という意味だが、7月30日の夜、タマラと室田は、北方のオハを目指して出発した。先ずは、ユジノ・サハリンスクからノグリキまで、車中一泊の

鉄道の旅である。ロシアの鉄道のレールは1524mmの超広軌ゲージであるが、サハリンの鉄道に限っては、かつての日本統治時代に建設されたため、その後に延長された北緯50度以北の地域も含めて1067mmの狭軌ゲージとなっている。とはいえ、乗車してみるとコンパートメントの大きさその他、以前シベリア鉄道の列車に乗ったときと変わらない感じであった。ユジノ・サハリンスクを出て間もなくすると、北上する列車の左手の空がオレンジ色や鮮紅色に輝いている。食堂車がついていたが、乗車前にはないかもしれないと考え、食糧、飲料を買い込んでいたので、それで夕食にした。帰りに食堂車見学をしようということになった。

ユジノ・サハリンスクからノグリキまでの鉄道距離は、約612kmである。所要時間は約15時間だったと記憶している。日本が敷設した線路は、最も北に延びた時期でどこまでだったのか、未だに確認していないが、大阪毎日新聞社編纂の『日滿露文交通国境大地図』（1930年代後半の刊行）によると、豊原から北に延びる鉄道の駅として、大谷、落合、内淵、相川、小田寒、東白浦、眞縫、馬群潭、元泊、知取が記されており、終点が多来加湾（タライカ湾）西岸の新聞となっている。北緯50度線を通じたのは深夜のはずである。翌朝目がさめると、列車はタイガの森の中を走っている。ただし、いつも森の中ではなく、疎林だけの湿地帯にさしかかることもしばしばだ。

31日午前11時頃、列車は定時にノグリキ駅に到着した。駅前の小さな広場にオ八行きのバスが待っていて、すぐ発車だという。ノグリキは、トゥイミ川の河口近くの町である。2000年1月1日現在の人口は1万4600人で、うち1万2400人が市街地人口だという（HP サハリン）。すぐ発車するバスに乗らなければその日にオ八へ着くことはできないことがわかったから、街を見る間もなく、とにかく乗車する。駅前を出たバスは、間もなくトゥイミ川を渡る。

いつのまにか道路に舗装はなくなる。みごとな凸凹道を5時間走ればオ八に着くという乗合バスの旅で、しかも満席であった。軽便鉄道の線路が道路わきに見え隠れする。これは、一般乗客は乗せない特殊な鉄道らしいが、実際どういう鉄道なのか、そのときはわからなかった。地図で見るとノグリキもオ八もオホーツク海に面する町だが、バスは内陸のタイガ林を切り拓いて作られた道を走り、海岸に出ることはない。

オ八到着まであと一時間くらい前かと思われる頃から、タマラは乗客の一人である青年と気軽に話をしている。オ八在住のようで、彼からオ八のホテル事情などを聞きだしているらしい。それで少しか様子が変わってきたが、オ八にはホテルや旅館のようなものはほとんどないらしい。石油の町として世界的に知られているオ八なのにそんな、と不安になったが、タマラはさほど慌てている風でもない。

そうこうするうちに、バスは丘陵地帯に入った。その斜面や谷間に明らかに油井とわかる構造物が林立しており、梃子の腕がゆっくりシーソー運動をしている。そばでゆっくり見学したかったが、乗合バスだからそういうわけには行かない。まもなくバスはオ八の市街地に入り、終点となった。途中、一戸建ての住宅や集合住宅ばかりで、宿泊施設らしきものの姿を一

切見かけなかった。

キャンプを楽しむためにテントを持って来た、というわけではないのだから、一体どうしたらいいのか、室田はいぶかっていたが、どうやら先ほどの青年に思い当たるところがあるらしい。親切な青年で、タマラの荷物を持ちたりしてどんどん歩いて行く。10分ほど歩いて、ある2階建てのこざっぱりした建物の前で止る。

彼とタマラとの会話の雰囲気からすると、ここで宿泊交渉してみれば何とかなるのではないが、オハで自分に思い当たるところは他にない、自分にできることはここまでである、という感じだった。どうやら善意で、彼としてできる限りの事をしてくれた感じがして、片言のロシア語でお礼をいったが、彼としては、別にどうということもない、という感じで来た道をスタスタもどっていった。

それまでの会話の内容をタマラに英語で要約してもらったところ、ここは日本人のビジネスマンなどがオハを訪ねる時、事前に何かのルートを通じて宿泊予約をしておく、という特定の旅人だけを泊める施設のようなのだ、という。オハには、一般の人が当日訪ねて、部屋に空きがあれば受け容れる旅館のようなものは、やはりないようだ、という。

とすれば、日本からもモスクワからも何の事前の申し込みもない私たちが、突然泊めてくださいといったところで、断られるに決まっている。その場合どうしたらよいのか、室田はますます不安になった。日本から見たら地の果てのようなサハリン最北の町オハまではるばるやって来て、泊まるどころも無かったらどうしたらよいのか。それにしても、室田は片言のロシア語さえおぼつかないのであるから、タマラの交渉力に期待するしかない。

玄関わきのベルを押すと、ロシア人らしい中年女性が重々しくドアを内側から開けて、ともかく中に入れてくれた。タマラは、モスクワで準備してきたロシア科学アカデミーのオハ訪問許可書を示し、訪問目的などを説明し、宿泊を頼んでいるようだ。その女性は、この特別な建物の受付係らしく、私たちの突然の来訪を歓迎する様子は全く示さないが、その反面、不快感を示して門前払いをくわせる風でもない。実に淡々とした表情と物腰で、ロシア人と日本人がこれこれの公的書面を持って突然やって来た、泊めてよいかどうか、といったことを、どこか遠方にいる上司に問い合わせている模様である。

その電話を切った彼女は、しばらくここで待ちなさい、という。受付デスクの手前のソファに腰をおろすことをすすめてくれたりして、やや人間的な表情になっている。建物内はシんと静まりかえっている。ユジノ・サハリンスクにはかなりの数のホテルがあり、それでも空き部屋がほとんどないというのに、原油と天然ガス開発の基地として全世界にその名を知られるオハがそれほど静かであるのに驚いた。その建物の1階、2階にあわせて10以上の部屋がありそうだが、人気がない。その一方で、廊下など掃除がよく行き届いているという印象をいただいた。

15~20分くらい待っているうちに、彼女はまたどこかへ電話をかけている。そして、宿泊

可となった。二人のうち一人は日本人だから、ということで、もしかしてとんでもない高い宿泊料金が提示されるのでは、とまた不安になったが、日本のビジネスホテル並みで、まったく問題なかった。

各々に割り当てられた部屋は広く、バス、トイレつきである。熱い水も問題なく出る。1階の廊下奥に建物全体としての台所があり、そこにあるものは、なんでも自由に使ってよいという。コンロはないので、本格的な調理はできないが、湯は沸かせるし、食器類も完全にそろっており、結果からいうと、滞在中大助かりであった。もとは日本からの出資で建った宿泊施設らしいが、日本人がよく泊まるといった様子もなく、結局最後までそれがどういう性格の建物なのかわからなかった。

2. オハ油田からオドプト海底油田基地へ

ともかく宿が決まったので大いに安心し、街に出てみた。サハリン・モルネフチェガスという看板のある建物が目につく。モルは海、ネフチェは原油（ないし石油）、ガスはガスだが、この場合天然ガスの意味である。したがって、サハリン・モルネフチェガスを日本語でいえば、「サハリン海底油ガス田開発会社」といったところか。ここでヒヤリングを行えば、サハリンの原油・天然ガスの開発の現状について、何か教えてくれるかもしれないと期待が高まった。

その前庭の駐車場でぶらぶらしている中年男性がいるので、タマラが声をかける。建物に入る前に、それがどういうところなのか聞いておこうとしたらしい。幸運にも、彼はその会社の人物であった。日本流にいうと課長クラスくらいだろうか。暇を持って余していたわけではなく、中から出てくる同僚を待ってぶらぶらしていたのである。明日の朝、改めて訪ねて来なさい、ヒヤリングにも応じるし、現場見学のことも考えておこう、といったとても親切な対応であった。

翌日の予定が決まったので安心し、市内を散歩した。クルマの数の少ない、ゆったりとしたメインストリートである。人々はゆっくりと晴れた日の夕方を楽しんでいる風である。特に大きな建物もない中で、真新しく、また大きいロシア正教の教会と思える建物が目立つ。日本語でよくネギ坊主などという円頂部は黄金色で、真っ青な空の下で燦然と輝いている。花束を持った女性の二人連れが入口に向かうのを見かけた。どうやら、博物館のようなものではなく、教会と考えて間違いなさそうである。ロシア各地で教会はよく見かけるが、たいていは古い建物である。なぜ、さほど大きくもないオハの町にこれほど立派な、そして新しい教会があるのか、不思議に思った。

さて翌朝、約束の時間にサハリン・モルネフチェガス社を訪ねると、前日の男性と同僚のチーフ・エンジニアであるカーメンシチコフ氏が待機してくれていた。いただいた名刺を見ると、フルネームは
である。短くいえばセルゲイさんだ。応

接室に通されているいろいろ話が進む中で、その会社がどんなものか少しわかってきた。今日のロシアには幾つか大きな石油会社があるが、その中で最大ではないが大きなものの一つに「ロスネフチェ株式会社」がある。株式会社と書いたが、それは社名の英語表現が Joint Stock Company となっているので、それを日本語で書き直してみただけであり、日本やアメリカの民間の株式会社とは違うであろう。国家が株の大半を保有する国策会社ではなかろうか。正確なところはわからないが、サハリン・モルネフチェガスというのは、その「ロスネフチェ株式会社」のサハリン支社のような組織らしい。

そのような会社の二人が、「サハリン1」、「サハリン2」など鉱区の海底下の地層、パイプライン輸送の経路など、地図を広げて一通り説明してくれた。そして、技術者を一人つけて、クルマでオドプト油田に行けるよう、既に手配してある、という。オドプト油田は、地理的には「サハリン1」の鉱区内にあるようだが、開発主体はサハリン・モルネフチェガス社単独であるという。

日本を発つ前の予備知識として、「サハリン1」は、ロシア企業と外国企業の合弁事業であり、「サハリン2」はロシア企業が直接には参加しない外国企業だけの事業のはずである。もしこの理解が正しいとすると、企業人でない日本とロシアの研究者を気軽に案内できるのは、外国企業に関係のない自社の単独開発によるオドプト油田であって、他の油田ではない、ということになるようである。それともう一つ、「サハリン1」のオドプト以外の油田や「サハリン2」の油田は、オハからだいが南にある。このため、おそらくはとても面倒な事前の手続きを踏んで仮に見学が許可されることがあるとしても、日帰りでの見学は物理的に無理である。

会社の思惑がどこにあるのか、詳しくはわからなかったが、とにかく現場に連れて行ってくれるというのはありがたい。運転手氏だけでなく、若いエンジニア氏（上記のセルゲイさんとは別の人）も同乗した真新しいワゴン車で出発だ。市街地のはずれまで来ると、エンジニア氏は、少し用事があるといい、大きな工場らしき敷地の入口でクルマを停めさせた。そこでの検問がかなり厳しい。サハリン・モルネフチェの工場であることがわかったが、同社のエンジニアであることを、身分証明書を見せるなどして確認してもらわないうちは敷地内へ入れないのである。守衛氏は、クルマの中までのぞいている。しかし、10分くらいで入構許可となり、エンジニア氏は、工場内で、なにやら機材を幾つか探してクルマに積み込んだ。

その工場を出ると間もなく、道は前日バスで通りかかった油田地帯の横にさしかかる。そこでわき道に入って停車し、彼がオハ油田の説明をしてくれた。かなり高い密度で油井が立ち並んでいるが、総数は約600基であるという。各々の近くには何か小さい装置があるが、汲み上げた原油に混じっている水を分離する装置だという。サハリンには製油所はなく、脱水後の原油は細いパイプから大きなパイプへとまとめられ、間宮海峡（ロシア人からすればタートル海峡）の海底に敷設されたパイプラインで大陸へ送られる。日産何バーレルか訪ねると5,000バーレル、とのことであった。

架空の話だが、もしその原油がその場で世界市場の小売価格で売れるとすれば、1バレル20ドルとして一日10万ドルとなる。1ドル120円と仮定して一日1,200万円相当となる。オハ油田は、今日の世界の標準的な油田の規模から見ればごく小規模なものといえるであろうが、それでもかなりの経済価値を生み出していることがわかる。

そのオハ油田の一角には高い煙突のある火力発電所の建物がある。確かめてみると、天然ガス火力だという。サハリンは石炭の産地としても知られているが、オハの場合、原油のほかに天然ガスも大量に得られるから、それを発電用に燃やしているのである。このために市内や近郊の大気がきれいであることは、オハ市の自慢らしい。

その後は、前日にバスで来たのとおおむね同じルートで南下するが、1時間ほど走ったところで左へ、すなわち東にそれた。それまでは平原であったが左折して間もなく、道は上り坂となり、ゆるやかな丘陵地帯を上る。峠を過ぎると、遠くに水平線が見えてくる。オホーツク海である。道は海に向かって下りになり、再びオハ油田のものと同じくらいの大きさの油井がかなり多数見えてくる。道の両側のすぐそばや、少し離れたところに、それらがざっと見て30~40基ほど稼動していた。道が海岸に接近すると、クルマは南に進路を転じる。その前から遠くに小さく見えていた塔が、近づくにつれ、快晴の空を突く高さ40mくらいかと思える高塔として視野に入ってくる。その横にさほど大きくはない平屋の建物があり、幾人かの人が働いている。敷地境界を示す柵があるわけではなく、公道を走っているといつのまにか工場に入っているという感じで、先ほどのオハ市はずれの工場における検問の厳しさとは全く別のおおらかさである。オドプト油田は海底油田であるから、私たちが到着したのはその陸上基地である。しかし、いくら海上に目をこらしても、写真などでよく見る海面上のプラットフォームらしきものの影が全くない。

どうなっているのかエンジニア氏にたずねると、水平井だから海上にプラットフォームは要らないのだという。あまりに遠方に設けられているので海岸からは見えない、というのではなく、そもそも海上にはないのである。水平井については、北海道苫小牧市において勇払ガス田の現地見学をしたことがあるから、納得がいく。つまり、陸上（この場合、海岸段丘の上）にそびえる上述の高い塔が掘削井なのである。ドリルパイプは、おそらくそこからある深度までは鉛直下方にのびているが、どこかで水平ないしは斜めに向きを転じオホーツク海の海底下を沖の方向に進み、原油の貯留層につながっているはずである。

沖合どれくらい遠くに貯留層があるのかたずねると、およそ5、6kmの所だという。海底下どれくらいの深度かは、既に会社でのレクチャアで「サハリン1」の場合、1500mときいていた。オドプト油田の場合も同じであるという。海底までの水深については質問し忘れたが、大陸棚であるから200mくらいであろうか。仮にそうだとすると、いま立っている海岸段丘から5、6km先のオホーツク海の青い海面下1700m前後の地質構造に胎胚している原油が、今いる所まで汲み上げられている、ということだ。

技術としてはそういうことだが、感覚の問題としては、実に奇妙に思える。紺碧の空の下に、群青のオホーツク海が洋々と広がり、陸側に目を転じると、それまで見たこともない不思議な植物群が、地衣類を含めて湿地帯らしき低地を一面におおっている。冬期の強烈な潮風が想像されるが、そのためか、背丈50cmをこえるような植物は、遠方の丘陵までの間には一切見られない。あまりにも美しい光景だが、このすばらしい快晴の夏の日人間が生活するには全く向いていないように思える北方の海岸に、実際は少数の人がいて、原油のために働いているのである。男ばかりでなく若い女性もいて、原油の検体を小さなタンクから採取している。化学工学が専門だという。

従業員の全てが昼間だけ現場にいて、住んでいるのはオハだという。私たちがオハ油田からそこへ着くのに2時間くらいかかったから、彼らの毎日の通勤は大変だろうと思うが、特に疲れきって元気がないという感じの人はいない。東京の通勤ラッシュなどは、ここでは別世界のことに違いない。

得られる原油は、パイプラインで島の東岸から西岸へ向かい、間宮海峡（ロシア人はネヴェリスク海峡という）の海底を通過して、大陸のコムソモリスク・ナ・アムールへ送られる。日本では、新潟市沖の海底油田と東京および仙台がパイプラインでつながっているはずだが、それとはかなりスケールが異なるようである。現場の工場長に原油の日産量をたずねたが、それは教えられない、とのことだった。きっとオハ油田などより桁違いに大きいのであろう。

なお、海上にプラットフォームのない海底油田といっても、現状では、最初はやはりどこかの海上からドリルパイプを下ろす必要がある。その作業と人工地震反射波の解析などを通じて、海底下のかなり広い範囲の地質構造を明らかにする。そして、原油胎地層の海底下の深度と水平方向の広がりについて見当をつける。そうした基本的な探査がすめば、あとは陸上からの水平掘削で原油（あるいは天然ガス、あるいは両方）の採取ができるのである。陸上基地見学の間を得たオドプト油田の場合、1998年の創業開始であるという。

エンジニア氏は、現場の工場長と長いこと話し合っている。オハからいくつか資材を積んできたのだが、それがあればすぐ済むと思っていたどこかの修理作業に時間がかかっているという。自分は夕方までここにとどまる必要がありそうだから、あなた方は先にオハに帰る方がよい、とのことであった。片言の英語もできる若い理科系の紳士だ。運転手氏もなかなか親切で、基地の南の低地へクルマを向けてくれた。地をほう植物の中には漿果類もあり、どこからきたのか、数人がベリーを摘んでいる。そのあたりは何かの保護区で、本当は採取してはいけないのだが、少々は大目に見られている、というようなことをタマラに説明しているようであった。

そこからまた北方へもどり、基地を通過して5分くらいの見晴らしのよい段丘上で、遅い昼食となった。オハ出発前に買い込んでおいたライ麦パン、ハム、トマトなどをタマラと運転手氏が手早くサンドイッチにしてくれて、ビールを飲みながらのピクニックだ。そう遠からぬ所

に多数の小さな油井があるというのに、大空は澄みきり、オホーツク海も、それまでどこでも見たことのない美しい姿を見せてくれた。

オドプト油田からオハへの帰途、また例の鉄道の線路を時々見かける。何を運ぶ鉄道なのか運転手氏に聞くと、ありとあらゆるもの、人間も含めて、という愉快的な答えであった。“世界一遅く走る鉄道”としてギネスブックに登録されているという（本当にその記載があるかどうかは未確認）。実際走っている姿を二度ほど見たが、時速 10 km か 12 km か、といった感じであった。サハリン・モルネフチェ株式会社の専用鉄道だそうで、一般乗客を扱わないわけがそれでわかった。その代わりに、会社が必要とするものなら何でも、ということなのであろう。

オハの市街地に入る前に、油井の林地帯をもっとよく観察したいと思い、そのことを運転手氏にいうと、平地だけでなく、谷間から丘の斜面、丘の上に実に数多く点在するあたりをゆっくり走ってくれた。1920年代からそういう風に原油が汲み上げられていたのであろう。古典的とさえいえる古い油田と、オホーツクの海底深くにのびる 20 世紀末以来の最新鋭の水平井。それら二つをたった一日のうちに、ガソリン代さえ請求せずに見学させてくれたモルネフチェ社各位には、ただ感謝あるのみである。

ところで、私たちにはきわめて親切にしてくれた人々のいるサハリンの油ガス田開発事業ではあるが、旧ソ連政府のもとで 1980 年代に開始された開発の一部は、かなり拙速だった可能性が高い。そのことでもっとも悲惨な結果を招いたのが、1995 年 5 月のサハリン北部地震である。石油産業労働者とその家族の町として建設されたネフチェゴルスク（日本語に訳せば石油町）は、オハの南約 90 km のところにあった。サハリン時間で 5 月 28 日、午前 1 時 5 分（日本時間の 27 日 22 時 5 分）に発生した地震は、その町の共同住宅をはじめとする建物のほとんどを倒壊させた。人々はその下敷きになり、住民 2977 人のうち、1825 人が死亡した。つまり全人口の 3 分の 2 もの人々が犠牲になった。

サハリン州行政府は、この町の再建は不可能と判断し、倒壊した 5 階建ての共同住宅 17 棟全部を土砂で埋め、町の消滅を宣言した。こうして、今では「地図から消えた町」としてのみその名を知られるネフチェゴルスクの悲劇に関し、調査にあたった専門家たちは、地震そのものの巨大さもさることながら、それほど多数の死者が出た原因を、共同住宅に地震地帯に見合うだけの耐久設計がなされていなかった点に求めている。

サハリンは、日本列島と並んで、世界有数の地震多発地帯である。1993 年 7 月には、北海道南西沖地震が発生し、それによる津波も含めて奥尻島などで多くの犠牲者が出た。この地震により、北海道西部からサハリン北部にかけてのプレート境界帯が、地震の活動期に入っていることを地震の専門家は、知っていたはずである。それにもかかわらず、ゆるい耐震性しか持たない居住区に人々は住みつけていたのである。

オハに着いた日には妙に真新しい教会としか思えなかった教会は、このネフチェゴルスクの犠牲者をいたんでサハリン・モルネフチェ社が建てたものだということが、結果からいうとオ

八を去る日にわかった。花束を持った人たちは、犠牲者の遺族だったのである。

オドプト油田見学の翌日である8月3日、タマラは、次の日にノグリキヘもどるための交通手段を一人で調べるから、というので、室田単独でオハ市内を見学することにした。はじめに向かったのは郷土博物館である。サハリン州らしい。自然史や民俗関係の展示もあったが、いかにもオハらしいのは石油産業の歴史を語る部屋が一つ独立にあることだった。

オハは、先住民の言葉で、悪いところという意味らしい。原油の浸出する、じめじめした嫌な湿地帯で、人が住むのに値しない土地だった。これを言い換えれば、原油に価値を認める人間にとってのみ住む意味のあるところ、ということになる。

8月4日の夕方にノグリキを発つ夜行列車でユジノ・サハリンスクへ戻らねばならない。そこで3日の午後、タマラはオハからノグリキへのバスの切符を予約しようとしたが、満席でだめだという。しかし、乗合タクシーがバスと同時刻に出発し、料金はやや高めだがそれなら乗れるということがわかり、安心した。所要時間もバスの5時間とは異なり、3~4時間くらいだという。

タクシーといっても、乗り場はバス停で、8時発だという。泊まっているところからバス停まで荷物を持って歩くのはかなりたいへんなので、8月4日、朝8時少し前にタマラがバス停に行き、嫌がる運転手と何とか話をつけ、宿泊所の前までタクシーを回してもらった。この場合のタクシーというのは、車体としてはワゴン車であり、乗合バスと同様、知らない人どうしが乗るタイプである。バスの場合と同じく、途中一回だけトイレ休憩があっただけで、約4時間でノグリキ駅についた。列車は夕刻に出るのに、なぜ朝8時にオハを発ったかということ、バスも乗合タクシーも、一日に一度その時刻に出るだけだからである。

ノグリキ駅前に正午頃に着いたので、列車の出る夕方まで町を見学することにした。町の中心地までバスの便のあることがわかったので、それを利用するとして、荷物はどこかに預けて身軽になる方がよい。駅前広場の先の道路を横切ると右手に木造の旅館がある。そこでタマラが交渉し、20ルーブルだったかで半日の荷物預けが可能になった。町には郷土博物館があるらしいので、バスに乗り、そこに行きたい旨を運転手氏に告げた。問題ない、そこまで行くようにする、との返事。4~5km走ると町の中心で、他の客はみな下車してしまっただが、バスはそこからさらに南に1kmくらい進んで停車した。ここで終点、博物館はそこだ、という。

小さいが、整理の行き届いた展示空間であった。ニブヒ人の民俗資料が中心だったが、説明の労をとってくれた女性館員は、自分はエヴェンキ人であるという。日本人の研究者で、ノグリキ郊外の先住民の村に民俗調査によく訪れる人がいるとのことである。

町まで歩いてもどると、メインストリート沿いに、石油会社の新しい建物がある。そこでヒアリングをしようと思ったが、中には誰もいない。完成直前の建物とわかった。ノグリキは、「サハリン2」の開発拠点のはずだが、街並みには人々はいても喧騒はない。しかし、欧米・日本からの投下資本が増え、開発が進めば違ってくるかもしれない。

バスで駅前に戻り、荷物を預けた旅館でトイレを使わせてほしいと頼むと、もちろんオーケーだが、2階の空き部屋で休憩してもよいし、その隣りの台所を使ってもよいという。おおらかな対応に驚いた。台所で湯を沸かし、持参のインスタントコーヒーとスナック類を楽しんだ。開発が進めば、こういうのどかな駅前旅館はなくなるに違いない。

宿主に深い感謝の念を伝えてからまだ明いうちに列車に乗る。期待していた食堂車は、復路にはなかった。持参のもので夕食とし、熟睡すると、列車はユジノ・サハリンスクに着いていた。

3. ユジノ・サハリンスク市とその郊外

8月5日の朝、列車は定刻にユジノ・サハリンスクに着いた。岸らの空港到着は夕方の予定であり、それまでにたっぷり時間があるので、各々単独で市内の調査をすることにした。駅舎の東側はレーニン広場であるが、その東を南北に走る大きな通りがある。レーニン通りである。その道沿いの一角に稚内事務所という看板のある建物を見かけたので入ってみた。どういう仕事をするところなのか教えてほしいという、ロシア人の受付が、日本人の所長に聞くのが一番いい、しかしまだ来ていない、11時には来る予定だから出直すのがよい、と提案してくれた。市内地図を見ると、レーニン通りには書店が二、三軒ありそうなので、書店探しをして、うち一軒で露英辞書などを購入した。

11時に稚内事務所にもどると、所長の成澤正明氏は既に出勤していて、きちんと対応してくれた。氏によると、稚内市事務所は、4月にオープンしたばかりという。北海道事務所は前からあるが、それだけだと市としてのきめ細かい対露経済関係が築けない、やはり独自の事務所をおきたいという意向が市議会で強く、かなりの出費を覚悟で取ってそうしたのだそうだ。サハリンの企業と稚内市内の企業の間で、輸出入等ビジネスの絆を結びたいが、4、5日だけユジノ・サハリンスクに滞在するというのを何度繰り返しても、それではロシア人との間に深い信頼関係は築けないことが過去の経験でわかり、この事務所に来てもらえばいつでも話ができるという体制が不可欠だと判断したという。毎日ではないが、コルサコフ＝稚内間には貨客船が定期就航している。とすれば、稚内市がサハリンに独自の事務所を構えることにしたのも、よく理解できる。

他方、岸らの一行であるが、8月5日、角谷千尋（同志社大学経済学部職員）、高岡敏江（同左・神学部職員）、室田春菜（国際基督教大学学生）、鶴留尚子（国際基督教大学学生）、そして岸の5名は、サハリン航空142便にて函館からサハリンへ向かった。ユジノ・サハリンスクからの飛行機の到着が遅れたため、飛行機の出発は、5時間半遅れの17時30分となった。飛行機は36人乗りの小さなプロペラ機である。この飛行機はアントノフ24型機で1958年に開発が始まり、1963年に初就航した双発ターボプロップ機である。軍用型も含めると、総生産機数は1100機に達し、主に旧ソ連・東側諸国で使用されている（HP NOMAD）。

小雨の中を遊園地の乗物にでも乗るような感覚でタラップを登る。機内には座席が通路両側に2座席ずつ並んでいるのだが、座席に表示されている座席番号と頭上の荷物棚にある座席番号とがくい違っている。よくみると、前の方の座席が一つ取り外され、そこから、番号がずれ始めている。乗客が混乱していると、乗務員が何処でもいいからとにかく空いている席に座れという。少し後から乗ってきた春菜が空いている席がないと乗務員に抗議するが、どこかにあるはずだという返事しか返ってこない。まるで椅子取りゲームである。結局彼女は後ろの方に空いている席を見つけそこへ座った。函館空港で支給された昼食と全く同じ機内食がだされ、みんなうんざりした顔をしている。親善訪問をする札幌市交響楽団の一行と乗り合わせる。

2時間弱でサハリン空港に着陸した。現地時間は21時30分である。重々しい厳重な警戒態勢の中でタラップを降りる。銃を持った警備員の前を通り、歩いた方が早そうな目と鼻の先のターミナルへ小型バスで移動する。入国審査を待つ間も自由に行動できない。監視されたままの乗客はまるで捕虜か何かのようだ。タマラと室田が出口で待っていて、空港からは全員で7名の一行となった。

オリエンタル・ホテル1階のレストランで、全員でサハリンでの予定の打ち合わせをする。途中で5分間ほどの停電があったが、これは日常茶飯事のようにホテルの人たちは誰も驚く様子がない。オリエンタル・ホテルは小綺麗で設備も良く、岸は快適に泊まることができた。室内の内装もきちんと仕上げているのに、浴室のタイルの目地だけは、どうみても素人が貼ったようにしか見えないほど歪んでいるのが面白い。室田らの泊まった駅前ホテルの場合、客室のある2階の一角にキオスクがあり、深夜まで若者がたむろし、騒々しい。ホテルの2階のキオスクというのはほかで見たことがなく驚いた。

サハリンに以前一度だけ来たことのあるもの2名、初めて来たもの5名という一行だから、どこを訪ねるにしてもあまりよく見当がつかない。そこで8月6日は、ガイドを雇うことにした。市内の旅行会社が斡旋してくれたのは、日本語を専攻する朝鮮系女子学生であった。アルバイトでガイドの仕事をしているという。

まずは街の中心部からさほど離れていないところにある水産加工工場の見学に向かう。門の前でしばらく待たされたあと、工場内に通される。作業中でない部屋を順次に案内してくれる。魚を洗うための、浴槽のようにもみえるコンクリートの水槽が並ぶ。ベルトコンベアに沿って並んでいるのは魚を裁くための作業台である。1m四方ほどの檻のような籠は魚を茹でるときに使うらしい。金庫のような扉がついた円筒形の圧力釜の中には大人が二人は入れそうだ。その他、高性能だという摺り身の製造器等々を見せてもらう。もちろん工場内に飾りや華やかさなど必要ないのであるが、何とも殺風景で陰気である。作業中の部屋の隅を通り抜ける。若い女子工員達がカレイのような魚を縦40cm、横80cm、深さ10cmほどの蓋付きの平べったいアルミ製のケースに入れている。

その後ろでは魚の区分け作業が終わったところのようで、いくつかの卓球台ほどの作業台や

床を水で洗い流している。その横には区分けされた魚の入った籠が並べてある。50個ほどの平べったいアルミケースを台車に乗せ、瞬間冷凍庫が並び部屋に次々と運んだり、冷凍庫の中の棚にケースを一つ一つ並べて入れる作業をしているのは若い男子工員達である。夏期には多くの大学生達が水産工場でアルバイトをするという。

途中で女性の案内人に代わり白衣を着るよう指示された。ドアの上に「 《 》 」と書かれたプレートが貼ってある部屋へ通される。発音してみると、なんのことはない「すじこ」である。案内人が部屋の電気をつける。部屋の中が眩しいほどに明るくなると同時に、軽快なロック調の音楽が部屋の中に流れ出した。縦1m横2mほどの台の上に何かが山のように盛っており、その上に白いガーゼが掛けてある。笑顔を見せながら案内人はそっとガーゼの一部を捲った。そこに見えたのはイクラであった。その横には容量が50リットル程の蓋付きのポリ容器がいくつも並んでいる。案内人がにこやかにその一つの蓋を開ける。すべてイクラである。部屋の横に置いてある直径1m、深さ1mほどの攪拌機は、すじこをイクラにするためのものである。案内人はそれを作動して見せる。テーブルの上には日本の水産会社の商標がついた発砲スチロール製のトロ箱が積んであり、その横は12kgまで計測できる日本の秤と韓国の秤が並んでいる。おそらくこれらのほとんどが日本と韓国に輸出されるのであろう。ただ唖然としてため息をつくばかりであったが、見学者のために不自然なほどに演出されたこの部屋に、岸は違和感を感じずにはおれなかった。

市街地へいったんもどり、銀行で両替をすることにした。1人ずつ小部屋というか、ブースというか、小さな空間に入っただけ、重々しい雰囲気の中での両替である。交換レートは1ドルが31.19ルーブルであった。出国時に1ドル約120円でドルを購入していたので、1ルーブルはおよそ3円85銭ということになる。

次に日本人墓地に向かう。市の中心部から北へ少しはずれたところにある広大な共同墓地の中に低いフェンスで囲まれた300m²程の広さの区画があり、そこに日本人死没者合同墓地碑が立っている。戦後日本人のゴジノ・サハリンスクにあった日本人の墓地がすべて破壊され、それらがここの一つにまとめられたのだそうである。まわりを囲むロシア人の墓のほとんどすべての墓石に故人の顔が刻まれているのが何とも不気味である。

「戦勝記念公園」に立ち寄る。モニュメントの戦車が置いてある。その奥の建物はスタジアムだそうである。ここは、もとは「豊原神社」であったそうだ。

雨天ではあったが、せっかくサハリンまで来たのだからオホーツク海も見ておこうということになった。コルサコフに行く道を進むと、右手にアニワ湾が見えてくる。アニワ湾の東側、すなわちコルサコフに向かう道路側は広い潮間帯が広がる場所として知られている。コルサコフの街までは行かず、途中で右折し、しばらくタイガの中を走る。右手にトゥナイチャ湖が見えてくる。日本時代には富内湖と呼ばれ、当時も今も、夏には湖水浴を楽しむ人でにぎわうところである。オホーツク海の水は夏でも冷たく、海水浴どころではない。そこで、海に近い

が冷海水からは切り離されている淡水湖で泳ぐわけだ。タマラと室田は、前年夏にもそこを訪ねているが、その時は晴れた日で、水がとてん温かかったので、泳ぎを楽しむことができた。

しかし、今回は全く違う。雨天というだけでなく、気温も低く、しかも風が強くなってきた。トゥナイチャ湖岸を過ぎ、少し行くと小さな集落があり、その先は灰色の空の下で波立つオホーツク海であった。風は烈風となり、まっすぐに立ってられない。

そこに長くとどまる意味はないので市内にもどり、サハリン州郷土博物館を見学した。かつての樺太庁博物館をそのまま利用したもので、ユジノ・サハリンスク市内に残っている数少ない日本統治時代の建物である。1938年に建てられたこの博物館は、日本の城郭建築を模したということになっているが、実際は、その瓦屋根の様子など、どこことなく韓国か中国の建物のように見える。入口には豊原神社にあった狛犬が左右逆に置かれている。サハリン州の自然・歴史関係の展示が充実している。ただ、夕方入館したため、2階の展示などゆっくり見る時間がないまま閉館になってしまった。外庭には大砲が二つある。一つは旧日本軍の大砲で「明治37・38年戦役記念 海軍大将片岡七郎銘」と書かれている。もう一つの巨大な大砲は旧ロシア軍のものだそうだ。

次に、サハリンの鉄道の中心であるユジノ・サハリンスク駅を見に行く。コルサコフ行きやシネゴルスク行きなどの列車が出入りし、待合室はおおいににぎわっている。コルサコフについては後述するが、シネゴルスクは、日本時代は「川上温泉」として親しまれた観光地で、いまは温泉サナトリウムとしてロシア人が活用している所である。駅裏手の操車場では、しきりに貨客車の入れ替えがおこなわれている。その中に蒸気機関車D51-4が留置されているのを見つけて近寄って行くと、タマラが「日本人の観光客は、皆な決まったようにこの機関車を見に来る、と地元の人から聞いた」といって笑っている。

帰国後、岸のゼミの卒業生で鉄道に詳しい坂本幸司氏にこのことを話すと、戦後のソ連への賠償や、ペレストロイカ以降の無償援助などで多くの日本の鉄道車両がサハリンに渡ったことを教えてくれた。日本から姿を消してしまった車両が今でも現役で走るサハリンは、日本の鉄道ファンにとってあこがれの地でもあり、JR北海道などが主催するサハリン鉄道ツアーはたいへん人気があるのだそうだ。

駅を出てスーパーマーケットで食糧などを調達する。先述の交響楽団員も同じことをしている。ロシア料理のレストランで夕食をとることにする。ここにも交響楽団の一行がいる。旅行者らしき日本人中年女性が、予約がいいのかしらといいながら、待合室にいる。旅行者たちの行くところはだいたい決まっているようだ。タマラは疲れが出たためか風邪をひいたようで夕食には同席せず。

8月7日の午前中は、日本時代には「豊原公園」と呼ばれていたガガーリン記念公園を訪ねた。その公園は、市街地東方の低い山脈の麓にある。山からは、ロガトゥカ川という小川が流下し、その水が公園内で池になっている。ボート遊びを楽しむのに十分な大きさの池である。

岸边では馬が草を食んでいる。のどかな公園である。

前年の夏に室田が初めてサハリンを訪ねたとき、もっとものんびりできるのがこの公園であると感じた。シシカバブというのは何語であろうか。ギリシャ料理の店に必ずあるメニューであるからギリシャ語かもしれないが、それと似た牛肉の串焼きのことをロシア語ではシャシリキ()という。晴れた日に、ガガーリン記念公園に出かけ、これを露天商に注文する。近くのキヨスクでビールを買い求め、程よく薪の火の通ったシャシリキを、一緒についてくるライ麦パンとともに食べる。これがなんともおいしいのである。

他の人々がこれを好むかどうかわからなかったが、室田が一行をその公園に誘ったのにはもう一つ理由がある。公園の一部をグルリと一回りする子供鉄道に皆と乗ってみたかったのである。前年には、それが走る光景を眺めることができただけで、時間の都合等で乗車まではできなかった。この鉄道の駅員、乗務員のすべてが10才台の子供たちである。しかし、子供鉄道といっても、日本の遊園地などにあるミニチュア的な乗り物ではなく750mmゲージの軽便鉄道で、本物のディーゼル機関車が牽引する数輦の列車である。将来鉄道関係の職につきたいと考えている少年少女たちの訓練を目的とし、公園に遊びに来る一般市民を乗せて走る。

先述の池畔に、今述べた鉄道の発着駅がある。暖かい季節のみの運行に違いないが、朝10時から夕方は16時30分までだったか、30分毎の発車である。列車の発車時間が近づくとコムソモルスカヤと名付けられたこの駅の発券窓口が開く。ここで乗車券を買い、本格的な鉄道の旅を始める前のちょっとした予行演習といった感じで車内に乗り込む。列車はコトコト走りながら10分ちょっとで公園内を一周する。

下車してから、プラットフォーム近くで、シャシリキを一人一本ずつ注文した。単純明快な石組みの炉に薪をくべ、とろ火でゆっくりと焼く。青空天井の下にあるテーブルを前にして、椅子に腰をおろして待つが、料理はなかなかやって来ない。私たちが注文したことを忘れてしまったのかと思いかけてたりもしたが、そうではない。

イタリアで話題になり、最近では日本でも時おり話題になるスロー・フードなのである。注文してから40分近く経ち、待望のシャシリキがやって来た。表面に黒コゲはなく、熱がしっかりと肉の中まで伝わり、肉質もなかなかのもので実に美味しい。これぞスロー・フードの真髄、となどと叫びつつ、皆で賑やかに賞味した。

公園の次は、駅の北にある市場の見学である。露天が並び、人波でごった返している。魚や野菜などの食料から、衣類、日用雑貨小物、工具等も売っている。そういう露天市場のことを、ロシアではリノック()という。庶民が買い出しに集まってくるところだが、ユジノ・サハリンスクのリノックは特に規模が大きく、サハリン観光の目玉の一つという位置づけをする人もいようである。

このリノックには、朝鮮族の女性たちがたくさん店を出している一角もある。キムチはもちろんのことだが、それ以外にもいろいろな惣菜類、野菜類を並べている。戦時中日本軍は、多

数の朝鮮人を強制的に樺太に連行し、炭鉱業や林業の現場で働かせた。敗戦が決まると、日本人は日本に帰国することができたが、朝鮮人は朝鮮半島への帰国が許されなかった。そして彼らは、もはや樺太ではなくサハリンとなった地に定住せざるを得なくなったのである。

ユジノ・サハリンスクの市街地も歩いてみた。デパートの中が店ごとにしきられているのが面白い。駅前の広場にはお決まりのスターリンの銅像が立っている。それとともに、1995年サハリン北部地震の記念碑があり、ネフチェゴルスクの惨禍を悼む思いが刻まれている。

岸らの泊まったホテルのフロント近くには、「平和の船ご一行ようこそ」という旨の日本語の横断幕が掲げられていた。サハリン滞在中にはその意味がわからなかったが、平和の船とは「ピースボート」のことであった。その世界一周ツアーのサハリン・北方四島グループがそのホテルに泊まっていたのである。タマラがホテル探しに苦労したのも、そのことに少し関係していたのかもしれない。

2. ホルムスク = ヴァニノ間の鉄道連絡船

1. 乗合バスでホルムスクへ

同日（8月7日）の午後、駅正面のバスターミナルから乗合バスで、ホルムスクへ移動することになった。16時30分発で、運賃は一人80ルーブルだった。バスは混み合っている。その切符を購入したのはもちろんタマラだが、仕事や観光でホルムスクに行く日本人はみなクルマがチャーターしたバスで行く、乗合バスで行く日本人など見たことがない、と切符売り場で笑われたという。しかし、私たちは、普通のロシア人が今どういう生活をしているかに興味があるのだから、バスが混んでいても、そのこと自体に全く不満はない。

タイガの林と湿地帯が交互に現れる雄大な景色である。ユジノカミショヴィ山脈を越える道路は綺麗に舗装されている。地図を見ると、この道はすでに廃線となった鉄道の南部横断線とほぼ併走している。ホルムスクに着いてから大陸に渡る連絡船の切符が手にはいるか、タマラは気が気でならないらしく、バスの車中で他の乗客たちから情報を集めようと必死である。窓口で切符が手に入らなければ、直接、船員に掛け合え、だめなら船長、それもだめなら警察に行って何とかしてもらえ、とのアドヴァイスがあったという。

ホルムスクの直前では眼下に間宮海峡を見下ろしながら連続する急カーブを下っていく。道路脇の山の斜面は土が向きだしになったままである。途中、巨大なゴミ捨て場があり、谷の一部を埋め尽くしている。タマラと室田は、前年の夏にもその道を通っているが、そのとき既にあったごみの山であり、盛大に煙が立ち昇っていたのをよく覚えている。1時間40～50分でホルムスクに到着した。鉄道連絡船のターミナルに隣接したバスターミナルには数台のバスが停車しており、これらのバスに乗り換える乗客も多く見られた。

ホルムスクは、日本時代は真岡（まおか）と呼ばれた港町である。ホルムスク市のパンフレ

ット(, 1995)の記載によると、いわゆる日本時代より前、この地はマウカ(Mauka)と呼ばれた。マウカというのはアイヌ語で「野バラにあふれる丘」を意味するそうである。それに漢字を当てはめた結果が真岡なのである。栃木県の真岡市とは違う。

アムール探検隊の隊員ルダノフスキーの調査では、1854年にはこの地に700人以上のアイヌ人が居住し、当時の南サハリンでは最大の集落であった。1855年2月に下田で締結された日口通好条約に基づき、1870年5月21日に東シベリア第四大隊の准尉と9人の兵士がこの地に上陸し、サハリン南西海岸警備のため駐屯地を設営した。これがこの町の始まりである。

チェーホフがサハリンを訪れた1890年には、既に33の入植者農場ができていた。その後、1905年から1945年までの日本の統治時代に鉄道、水道、電話回線などのインフラが整備された。1945年の人口は11,690人であり、1946年にホルムスクと改名した。1995年の人口は約5万人である。現在はサハリン地方第2の町で、釧路市と姉妹都市になっているのであるが、寂れた港町という印象は否めない。閉鎖された店をちらほら見かける。

さて、そのホルムスクにたどり着いたものの、間宮海峡を目の前にしながら、船の切符は手に入らずの大波乱となった。連絡線ターミナルの窓口では、この日の船は既に満席で、いま販売できる一番早い切符が13日のものであるという。7日から13日までの間、ホルムスクに滞在するとすれば、仮に大陸に渡ることはできても、あとの予定はすべてフイになる。何らかの手段でハバロフスクまで行って、そこから帰国するくらいしかできないだろう。あるいは大陸へ渡ることもできず、サハリンから日本へ引き返すことになるのか。

窓口でタマラがいくら事情を説明しても、埒があかない。そこでタマラと室田は、ターミナルビル内の警察官の詰所を見つけて、何とかならないか相談した。すると、船会社の事務所へ行って直接交渉せよ、とのことであった。もう19時半を過ぎている。事務所は閉まってしまったかもしれない。あわてて港の背後に迫る丘の上にあるサハリン船舶会社(SASCO)の事務所へ向かう。やはり玄関は閉じていた。しかし、建物の裏手に回ってみると、幸運にも、たまたま女性の事務員が一人残業しており、窓を開けて対話に応じてくれた。満席だが、おそらく明日の朝までに再確認をしない予約が何件あるだろう。これまでの経験則からして、先ず間違いはない、その分を私が確保しておくから安心しなさい、翌朝9時頃にもう一度来るようにとのことであった。これで何とかなるのではという希望がもてた。

ターミナルから100mほど離れたところにあるホルムスクホテルに泊まることにする。夕食のためにフロントでどこか良いレストランがあるかと尋ねると、レストランはここか、ここから南に数百メートル行ったところぐらいにしかないという。ホルムスクの市街地図をみても、ホテルのマークはここだけで、レストランのマークも一つしかない。とにかくそこへ行ってみる。「くしろ」と言う名前のレストランの店頭には赤い大きな提灯がかかっており、どうやら日本料理屋のようである。周りには人影がないが電気がついているので営業しているようだ。しばらくして従業員らしき人が出てきたが、長らく客が来たことのないようなどことなく

暗い雰囲気であった。結局ホテルに隣接するレストラン・バーに行くことにした。

中はかなり広いレストランであるが私たちが入店したときには、ドレスアップした6~7人ほどのグループが食事をしているだけで、ここもガランとしていた。しかしいつの間にか客が増え、バンド演奏が始まり、そのうちダンスが始まった。私たちが帰る頃にはレストランは大賑わいである。昼間の町の雰囲気とは全く違う。この町に住む人達にとって、この店は数少ない娯楽の場で、もしかすると、この店がこの町の唯一の“繁華街”なのかもしれない。

8月8日(木)の朝、タマラが船のチケットを受け取って来てくれた。やはり、予約の再確認なしというケースがかなりあったらしく、7名分のチケットを購入することができた。実はユジノ・サハリンスクから電話でチケットの予約ができたそうだ。タマラは何度か船会社に電話をしたが番号を間違えていたために、電話予約ができないものと思い込んだらしい。ロシア人であっても、モスクワにいる限り、極東ロシアの事情は容易にわからないのだ。

チケットを受けとったあと、SASCOの事務所の前でタマラが地元の人にインタビューをする。ホルムスクには民間の水産会社がいくつかあるが、カムチャツカ、クリル諸島(千島列島)の水産物(カラフトマス、シロザケ、イワシ、カニなど)をホルムスクに運ばず直接日本に輸出しているという。ウニやナマコは産地からロシア本土へ輸送するそうだ。ホルムスク市のパンフレットによれば、ホルムスクにはサハリン最大の水産加工会社の一つサハモアプロダクト社がある。水産加工船を所有して、年間20万トンの水産物を加工し、ロシアやアジア太平洋諸国へ供給しているという。

連絡船の出港時間は乗船ターミナルに貼り出されるそうだ。出港時間はまだ決まっていないが、今日の夕方以降であることは確かなようで、かなりの待ち時間がある。そこでこの近辺を皆で散策することにした。ホテルの前を南に歩くとホルムスク南駅がある。この駅は現在使われおらず、これより南には旅客列車は走っていないとのことである。『地球の歩き方 - シベリア鉄道』には災害によって不通となったと記載されている。ここは駅舎のないプラットホームだけの駅だと思っていたが、岸が前出の坂本氏にこの話をすると、彼は「南駅が日本統治時代に作られたホルムスク駅で、1990年代初頭まで小樽駅のような大きな駅舎が建っていたはずである」と大変残念がった。

私たちはホルムスク・セーヴェルヌイ駅(ホルムスク北駅)には行かなかったが、坂本氏が提供してくれた2001年夏のホルムスク北駅の時刻表は次のようである。

列車番号	行先	発車時刻(現地時間)
695	ユジノサハリンスク	1:45
6101	チェーホフ	6:00
6103	チェーホフ	16:00
6108	ニコライチウク	8:55

ホルムスクとユジノ・サハリンスクを直接結ぶ鉄道路線は、先述のようにもう廃止になっている。にもかかわらずなぜユジノ・サハリンスク行きの列車があるのかというと、ホルムスクから南へ向かう路線と、北に向かう路線がまだ現役なのである。南へは81 kmでシャフタ()が終点である。北方については、ホルムスクからタタール(間宮)海峡沿いを51 kmでチェーホフ(旧日本名の野田)に達する。そこから北方42 kmのトマリ(, 同、泊居)を経て、さらに30 kmのイリンスク(, 同、久春内)まで間宮海峡沿いを北上する。イリンスクからはサハリン島が最も東西方面に狭くなっている部分を横断し、29 kmでオホーツク海側のアルセンティエフカ(同、真縫)に着く。ここでユジノ・サハリンスクとノグリキを結ぶ幹線につながっているのである。ユジノ・サハリンスクとノグリキを結ぶ幹線をつながっているのはおよそ270 kmで、バスで2時間足らずの所を8時間近くかけて走る。利用者がほとんどいないということは想像に難くはない。しかし、ホルムスクからユジノ・サハリンスクまでの移動手段というよりも、鉄道沿線の町と町、あるいはそれらの町とサハリン州第1・第2の町との間の交通手段としてこの列車は重要なものなのであろう。

ところで、ホルムスク南駅からおよそ4 kmほど南に次の駅ポリャコヴォ()駅があるが、そこからさらに南部横断線で東に6 kmほど行った最初の駅がニコライチュク()駅である。すなわち、厳密に言うならば、2001年夏にはホルムスク南駅よりも南に行き、かつ南部横断線の一部を通る列車があったことになる。私達がホルムスクを訪れた2002年の夏に、まだこの列車が走っていたかどうかは定かでない。

さらに南駅の横から丘の上に登る。建設途中のまま放置されたビルの横を通り、レーニン広場のショッピングセンターに出る。ほとんどの店は昼休みで閉まっており、午後3時から開店する。周囲には鉄筋の団地が広がっている。このときには、敗戦直後に電話交換手達が最後まで職務を全うして非業の死を遂げたという「九人の乙女」の話が、この地の出来事であったことなど思いもつかなかった。後に建てられたという慰霊碑はこの丘の上のどこかにあったのであろう。

出港時間が夜10時頃になるという情報が入った。

夕方7時頃、港に出ると、鉄道連絡船はもう入港しており、荷物のない貨車が連絡船の中に入っていく。サハリンの経済事情を象徴するような光景だ。先述のように、ロシアの大陸を走る鉄道のレールは超広軌ゲージだが、サハリンでは日本式の狭軌ゲージである。つまり、大陸側の線路とサハリンの線路の幅とは異なる。このため、ホルムスクで車両の台車をいちいち交換するのだそうである。

2. 間宮海峡の天の川

乗船の時間が近づく。バスターミナル横の市場で食料品と飲料をどっさり買い込んだ。船中一泊の旅になるからである。

“サハリン7号”の出航直前、ことによると大陸へ渡ることもできずに日本に帰るのか、という前夜の悪夢から開放された一行の写真を撮ろうということになった。正確に言えば、誰かにシャッターを押してもらおう、というわけである。乗船準備をしているたくさんの人々の中で、この願いに気軽に応じてくれた若い女性は、もう一人の女性とともに旅をしているようである。

20時30分、乗船券とパスポートを見せて棧橋に向かう。私たちの乗る船の船首には“サハリン7”と書かれている。なお、原油・天然ガス開発の鉱区には「サハリン7」というのあるので、以下、この船について述べる際には、混同の無いよう“サハリン7号”と記すことにする。さて、“サハリン7号”に乗船すると船内の至る所に日本語で書かれた案内プレートがかかっている。青函連絡船の払い下げの様に見えるが、実際どうかはわからない。室田・岸は二等船室であったが、他のメンバーは一等船室であった。一等船室は豪華な内装で、シャワー室があるのはもちろん、食器棚にはワイングラスまで備えてある。

皆が甲板に出て出航までのひとときを思い思いに過ごしている。丘の上の白いアパート群が間宮海峡に沈む夕日に映えている。この航路で大陸と常に往来しているというロシア人が英語で岸に話し掛けてきた。彼が言うには私達は今年の3月に乗船した3人のアメリカ人旅行者以来の外国人だそうだ。日本人は去年の夏に何人かが乗船して以来だという。

21時40分、夕闇の中を出航。これから114海里（約211km）の船旅である。遠ざかるホルムスクの町の灯りだけが明るく、あとは黒いサハリンの島影が長く続いている。とっぴりと日が暮れると満天の星空。天の川が綺麗だ。

乗船時に渡された夕食券をもって室田と岸は食堂に行かなければならないところを、船員さんは親切に我々の食事も一等船室に運んでくれた。無事大陸に渡れることになったことを祝って、デラックス船室にて夕食パーティ。

岸が深夜ひとけのないデッキに出ていると、50歳前後に見える2人の男性があらわれ、やがて身振り手振りで会話が始まった。ロシア語の勉強を完全に怠り、キリル文字の読み方さえおぼつかない岸が悪戦苦闘して解釈した限りでは、2人は林業従事者らしい。1人はかつてウクライナの原発で放射能を浴びた後に失業し、シベリアに来たようで、まばらに毛の抜けた頭を見せた。チェルノブイリかと聞くとそこではないということである。どこか地名らしき単語を発しているようであるが皆目分らない。これだけのやり取りに相当時間がかかったが、これものんびりとした船旅ならではのことである。

乗船直前に写真を撮ってくれた女性たちにデッキで再会したところ、片言の英語が話せる。それでわかったのは、二人は姉妹で、コムリモリスク・ナ・アムーレで小さな店を開いている

とのこと。その二人は白人だが、もう一人東洋人らしい男性がいて、三人で何らかのビジネス旅行をしているらしい。そこまでが、その夜フェリーのロビーで片言の英語とロシア語の会話でわかったことである。

帰国後、“サハリン7号”について得られた情報を纏めると次のようになる。“サハリン7号”は総トン数9,305トン、貨物積載能力2,245トンである。車やトラックが自走で船倉に入ることができる RORO タイプの船で、列車をそのまま搭載できるようになっている。普段は、私たちが乗船したヴァニノ～ホルムスク間を往復しているが、月に一度、2000年度から再開された小樽～ホルムスクの日口定期航路を運航している。ヴァニノ～ホルムスク間の旅客定員は分からないが、この船が日本に来るときには設備の関係で乗客定員は36名に限定される。私たちが帰国して間もなくの2002年10月から、小樽～ホルムスクの日口定期航路はヴァニノまで延長された。しかし、日本の代理店は貨物輸送しか扱っておらず、また多くのロシア人観光客がこの船を利用するので、日本人が“小樽からサハリン7号”に乗るのは難しい状態である。

日口間の主な取扱貨物は、サハリンからの輸入は北洋材を加工した製材や海産物など、また、小樽からの輸出品目は建設資材や建設用重機、中古車などである。2002年の4月から9月までの“サハリン7号”の日口定期航路での輸送実績は6往復12便で、乗船客数367人、貨物量は6,931トンであった（HP 小樽市、HP 日口フェリー定期航路利用促進協議会、HP 北海道総務部知事室国際課ロシア室）。

さらに、HP 北海道総務部知事室国際課ロシア室には以下の事が書かれている。「ソ連時代サハリンと大陸を分けるタートル（間宮）海峡に海底トンネル建設が計画されたが、工事が始まった後、ほどなく中止された。2000年にはロシア鉄道省がこの海底トンネル計画の実施にむけて検討作業を開始した。大陸とサハリン島の最も狭い部分で約7kmにすぎず、海底トンネルを建設する上で技術的な問題はない。しかし、トンネル内の換気や安全対策の観点から海底トンネルではなく橋をかける案もあわせて検討されている。」

3. ヴァニノからコムソモリスク・ナ・アムーレまで

1. 港町ヴァニノの歴史と現況

8月9日、朝起きると、洋上にもう陸地が見えている。なだらかな緑の丘が海の際まで迫りそこから切り立った崖になっている。港のある入り江付近の丘の上には石油貯蔵タンクが並んでいる。座礁した船が数隻放置されたままになっている。船はゆっくりと入港していく。港の岸壁には石炭と、木材が積み上げられており、その間を貨物列車がゆっくりと通り抜けている。

10時50分、“サハリン7号”はヴァニノに入港した。下船するとバスが待っている。それ

に乗りかえ、5分ほどで海岸段丘の上にあるヴァニノ駅に着いた。そこからは、間宮海峡の洋々たる眺望が楽しめる。

駅で待つ人々の数は相当なものである。これから9時間半の待ち時間がある。アツという間に10数人の人々に囲まれる。口々にいろいろ聞かれるが、はじめは何をいわれているのか全く分からない。メンバーの一人が持っていたコロのついた海外旅行用のスーツケースが珍しいらしい。幾らで買ったのかとしきりに聞かれる。

駅舎横のレストランで昼食。蕎麦の実をそのままを炊いたもので、ご飯を炊くようにして作ることができるらしい。蕎麦といえば、すべて粉にしてから食べる日本人にとっては、珍味である。蕎麦は、グレーチカ（ ）である。

その後、ヴァニノ駅のすぐ隣にある合弁会社ヴァニノ商業港の事務所を訪問し、マーケティング部の主任、ザキル・ヴァガポフ（ ）氏にインタビューすることができた。氏の話の概要は次の通りである。

「現在、港の歴史の調査がちょうど終わったところで、これからそれを纏め、2年後に調査結果を出版する予定である。この町の歴史を知る人がほとんどおらず、調査は難航した。ヴァニノの現在の人口は2万～2万5,000人で増加中である。ヴァニノ港は1943年に開港し、来年で開港60周年を迎える。港が外国の船に開放されたのは1991年で、それまではソ連の船のみが利用していた。

この港はそもそも軍事目的で作られた。第2次世界大戦中に軍事上の理由でウラジオストックの代替港を確保する必要があったからである。サハリンへのアクセスなど地理的条件を考えるとこの地が最適であった。

19世紀にはここから20kmほど離れたところにダタという町があり、ツングース系の少数民族オロチ人が住んでいた。19世紀、コンスタティノスというロシアの軍人が来たが、その当時ここはティシキノと呼ばれていた。その後、この地を調査したDr. Vaniに因んでヴァニノと命名された。

この地は流刑地で、囚人達が強制的に移住させられ、港湾およびヴァニノ～コムソモリスク・ナ・アムーレ間の鉄道建設に従事させられた。

ヴァニノ～ハバロフスク間には1980年に道路がつくられたが、依然として鉄道が主要な交通手段である。現在、この道路改善計画がある。

旧ソ連には40の主要港（うち極東には22）があり、ヴァニノは取り扱い貨物量でノボロシイスク、サンクトペテルブルク、ポストーチニ（プリモリア）、ナホトカ、ムルマンスクに次いで6番目である。2000年の年間取り扱い貨物重量は488万1,500トンであった。ヴァニノ港はコンテナを取り扱うための条件が整っているが、であるからと言ってウラジオストックやナホトカに比べてコンテナやその他の特定のものに特化しているわけではない。

取り扱い貨物は伝統的に木材が重要である。ヴァニノは、冬季は冷たく乾燥するので、木材

を扱うには良い環境である。輸出品目は木材、水産物、石油製品、鉄、革製品などで、輸出先は富山、横浜、新潟、シアトル、釜山、仁川、上海などである。また、輸入品目はAV機器をはじめとする電化製品、木材製品、イリジウム、アルミナなどで、これらを日本、韓国、アメリカなどから輸入しているが、アルミナについてはインドとオーストラリアからである。

1990年以降、輸入の総重量の90%はイリジウムで、ヴァニノ港はロシアのイリジウム総輸入量の30%を扱っている。マガダンへの輸出入はほとんどない。というのも金、銀などは空輸に切り替わったからである。

ソ連が解体してから、輸出、輸入共に半減してしまった。金額でいうと1200万ドルから500万ドルに減少した。ヴァニノからマガダンへの船は、かつて週3便であったが、現在は年に1~2便に過ぎなくなった。また、サハリンとの取引も3分の1に減った。

現在、力を入れているのは木材の輸出である。政府からは原材料だけでなく高付加価値品を輸出するよう強く求められるがどうしても日用品が中心である。」

なお、別の資料でロシア極東部からの木材の輸出状況を見ると、1997年にロシア極東部のハバロフスク州、沿海州、アムール州、サハリン州、サハ共和国及びカムチャッカ州から日本、中国、韓国へ輸出されたロシア木材の総計は8,383,000 m³で、その95%が丸太のままであったという。その内訳は日本への輸出は6,824,000 (うち丸太は6,134,000) m³、中国へは944,000 (同944,000) m³、そして韓国へは615,000 (同585,000) m³であった。この量は同年のロシア極東部の全木材生産量7,062,000 m³を上回る量である (Newell, 1999)。

さて、列車の出発までまだ時間があるので、付近を散策する。ヴァニノ駅の駅前にある空き地に16~17店ほどの露天が出ている。日用雑貨の店が一つ。残りは野菜や果物で、中には蜂蜜の量り売りもある。その横では西瓜をトラックに山積して売っている。地元でとれたと思われる野菜もあるが多くはどこか遠くから運ばれてきたもののようである。その中でバナナの房がほとんどすべての店に置いてあるのが面白い。何処からどのような経路でここまで運ばれてくるのであろうか。

一戸建ての家が並ぶ住宅地を通り、丘の上に登る。途中、庭で遊んでいた中学生くらいの女の子が我々の方にやってきて、垣根越しに何かを言ってくる。「金 (ジェニギ) をくれといっているから、相手にするな」とタマラ。丘の上から眼下にクレーンが立ち並ぶヴァニノ港を見下ろす。その向こうには間宮海峡の洋々たる眺望が広がっている。“サハリン7号”がゆっくりと出港していく。さらに住宅地を歩く。3歳ぐらいの子供を連れた通りがかりの人にレストランを尋ねる。一緒に歩いて連れていってくれたが、生憎その店は閉まっていた。結局ヴァニノ駅前のレストランまで案内してくれた。この間相当の距離であったが、子供はすこしも嫌がらずによく歩いた。日本の子供達はこれほどの距離を歩くことができるだろうか。

時間が少し早いこともあったかもしれないが、私たちが入った駅前のレストランには客が誰も入っていなかった。食事を終え勘定書を見ると、1人あたり100ルーブルの生演奏料金が書

かれています。一介の旅行者ということで足元を見られたのであろうか。これを見たタマラは、演奏など頼んでいないのににごと、と怒り、店長に抗議することしばし。もしかすると、ここもホルムスクのレストランと同じように、もっと遅い時間になると地元の人たちがお洒落をして集まる場所なのかもしれない。

サハリンや東シベリアにおける室田のごく限られた見聞の限りでいうと、レストランというのは、確かに食事をするところであるが、非日常の祝祭空間であり、たいていライブの音楽つきである。庶民の平均月給からすると、おそらくはかなり思い切った出費を覚悟で、懇親会、同窓会、親族の久しぶりの集いなどに利用する空間である。そこで食事とダンスを楽しむのである。今日の日本のいわゆる「ディナー・ショー」に近い空間と思えばよい。

2. バム鉄道最初の一夜

20時10分、重連の2 10型ディーゼル機関車に牽かれたソヴェツカヤ・ガヴァニ発、ハバロフスク行きの列車がヴァニノ駅に到着する。列車番号は252。客車は深緑色で、かなり旧式である。20時20分、夕暮れの中、軋み音をたてながらゆっくりと列車が動き出す。いよいよ鉄道の旅が始まった。窓ガラスの外側は泥だらけで、窓越しには外の景色がよく見えないのが残念である。今夜は車中で一泊し、翌朝はコムソモリスク・ナ・アムーレで下車する。

さて、各車両の両端に昇降口があり、昇降デッキから扉を開けて車内にはいるとトイレと乗務員室が並んでいる。通路を挟んで乗務員室の向かいにサモールとよばれる給湯器がある。ここから通常は開いたままになっている扉を通してさらに中に進むと通路の片側にコンパートメントが並んでいる。通路のもう片側は窓である。通路の突き当たりの扉を開けるとコンパートメントの並んでいた側にもう一つのトイレがあり、その向かいの足下にゴミ箱が置いてある。ここを通り抜けて扉を開けると反対側の昇降デッキに出る。

私たちが乗ったのは2等ハードクラス寝台車であった。4人用コンパートメントの中には二段ベッドが二つ、枕木方向に向かい合わせに設置されている。下のベッドは昼間にはそのまま座席になり、それが蓋になるような形で座席の下が荷物入れになっている。ベッド上段の乗客の荷物置き場は通路の天井の上に確保されている。乗車後まもなく車掌がシーツと枕カバーを持って来た。使用料は一人20ルーブルほどであったと思う。ひと息ついた頃に食堂車へ行ってみる。窓には白いレースと金色のピロードの二重カーテンが、テーブルには臙脂色のピロードのテーブルクロスがかけられている。車内は薄暗いが、レトロチックで豪華な内装である。この車両はかつてシベリア横断鉄道で活躍していたもののように思われる。

23時30分。突然、車内で警察の取り調べを受ける。タマラがこわばった顔で必死に何かを説明している。全員のパスポートが調べられる。緊張が走るが、結局何事もなかった。

“サハリン7号”に乗船していた先述の三人組は、同じ列車に乗っていた。住所・氏名を記してもらった紙片を、その後の長旅の途中で紛失してしまったのは残念だが、そのうち東洋人

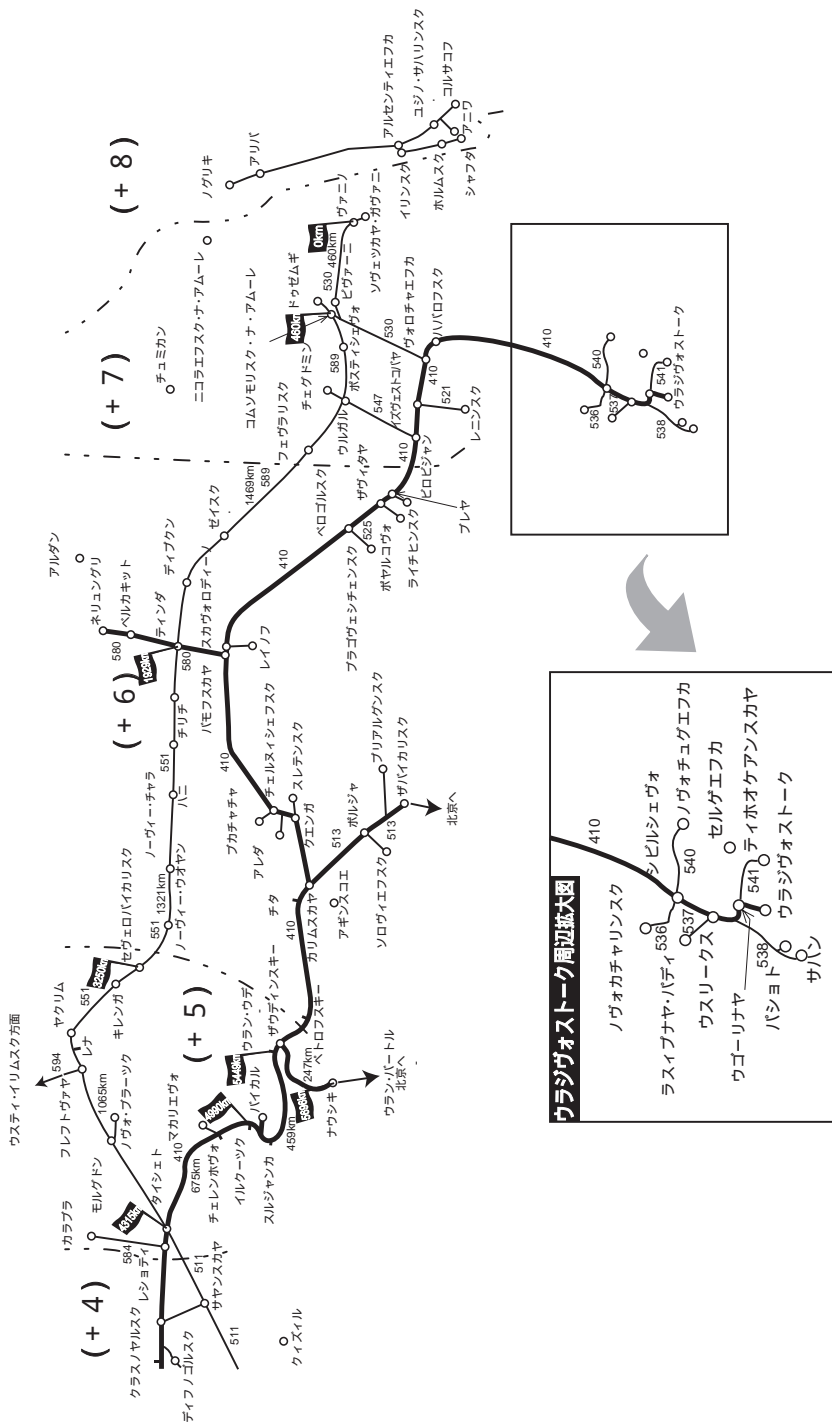


図2 バム鉄道、シベリヤ鉄道と関連路線図
 備考：太いカッコ()内の数値は、モスクワ時間との時差を示す。点線は時差帯の境界を示す。株式会社ユーラスタス提供(2002年)の路線図のフォーマットを用い、『ロシア・CIS 鉄道アトラス』(ロシア語)の情報を付加し、室田研究室にて作成。

と見た男性はやはり東洋人であった。朝鮮系の中国人で、黒龍江省の省都ハルピン市に住んでいるという。室田は喫煙者だが彼も同じであった。シベリア鉄道と同じく、バム鉄道でも列車の連結部のみがメスト・クリーティア、つまり喫煙コーナーである。車中1泊だから、時間

はたっぷりある。一服してコンパートメントにもどり、また喫煙所へ……としているうちに、彼が、中国語、ロシア語はもちろん自由自在として、日本語もかなり上手に操れる人であることがわかった。会話だけでなく、“あいうえお、かきくけこ”など、ひらがなを書くこともできる。美空ひばりの唄がかなり好きらしく、そのレパートリーはかなり広い。山口百恵も数曲歌える。

室田が特に興味深く思ったのは、彼が「北国の春」をじつによく歌えることである。会話の日本語はたどたどしいのに、「北国の春」となると、完璧な日本語である。二人だけだから大合唱というと形容矛盾なので、合唱だが、窓外は真暗闇のバム鉄道の深夜、好きなだけ大声を出して二番、三番と合唱した。日本の東北地方だけでなく、中国の東北地方にも、この唄の醸し出す雪解けの雰囲気が好きな人がいるのだ。

彼の仕事の一端が、そうこうするうちに少し見えてきたが、中国・ロシア間の商取引の通訳として、国境間の移動を繰り返しているのだ。コムソモリスク・ナ・アムール川の姉妹の店には、彼の仲介で種々の中国製品が並んでいると想像できる。アムール川（黒龍江）流域のワールドワイドビジネスを担う一員なのだ。しかし、その彼が、なぜあれほど美空ひばりをはじめとする日本の歌手の唄を熟知しているのかは、聞き忘れた。

翌朝（8月10日）、なだらかな山間を所々川と平行しながら列車は走る。辺りに生える木々にはシラカバが多い。

7時18分、列車はアムール川を渡る。そして8時55分、コムソモリスク・ナ・アムール駅に到着した。

3. コムソモリスク・ナ・アムール逍遙

日本に住んでいると、ウラジヴォストークやハバロフスクの名を時々耳にしたち眼にしたりすることはあるものの、コムソモリスク・ナ・アムールの名を聞くことは、一般的に言えばそう多くはないであろう。共著者二人にとっても全くなじみのない地名であったが、着いてみるとかなり大きい工業都市であることがわかった。ナ・アムールとは、“アムール川の上の”という意味だが、事実この都会は、アムール川の船運の要衝でもある。

この都市は、ハバロフクス州に属し、州都ハバロフスク市に次いで人口の多い都市である。ここで11時間ほどの待ち合わせ時間がある。私たち7人の一行は、駅前の市電に乗って、先ずは博物館の見学に出かけた。

駅の横にある草の生い茂った空き地が市電のターミナルになっている。市電の運転席は車両の前方にしかないので、ターミナルはループになっている。様々な色、形をした車両が入ってくる。その内の一つに乗って市街地へ向かう。乗車後に車内をまわってきた車掌に運賃を支払う。5ルーブルほどだったように思う。やがて人の乗り降りもままならないほど車内が込んできた。それでも車掌は停留所に着くたびに人をかき分け運賃を集めて車内をまわる。

博物館の展示は、かなり広範囲の事物にわたっている。町が建設される前の少数民族の様子、町の建設の歴史や当時の人々の生活、産業などがわかるようになっている。自然史の部屋には、絶滅危機種のツキノワグマ (*Ursus tibetanus ussuricus*) や、ツシマヤマネコ (*Felis euptilura*)、シマフクロウ (*Ketupa blackstoni*)、その他多くの動物の剥製が展示されている。中でもひととき目立っていたのがシベリア (アムール)・タイガー (*Panthera tigris altanica*) で、Newell (1999) によるとネコ科の中で世界で最も大きいこの動物の生息数は現在 350 頭ほどしかないらしい。その他多くの動物の剥製が展示されていたが、もしかすると、現在、北朝鮮との国境付近にわずか 30 頭ほどしか棲息しているというアムール・ヒョウ (*Panthera pardus orientalis*) も、その中にあったのかもしれない。

この博物館の町の歴史展示にもなく、私たちが帰国するまで知らなかったことであるが、敗戦直後、5万人を超える日本人シベリア抑留者がコムソモルスク・ナ・ムレまで連行され、ラーゲルとよばれる収容所に入れられたという。日本人捕虜たちは、“ストルイピンカー”とよばれる囚人輸送用の拘禁車に詰め込まれ、当時すでに開通していたソヴェツカヤ・ガヴァニ〜コムソモルスク・ナ・ムレ間を、まさに私たちがここまで乗ってきた線路の上を、1週間もかかって運ばれたのである。彼らは建設途中のこの町やバム鉄道の建設のために劣悪な環境のもとで過酷な労働に従事させられた。ストルイピンカーとは、人民を弾圧した反動政治家で、囚人の大量安全輸送に画期的な改良を行ったといわれるロシアのツァー時代の内務大臣の名を冠したものだそうである (HP 佐藤)。日本人抑留者が建てた住宅は、築後半世紀を過ぎた現在でも造りが良いとの評判で、ロシア製の新築の家より値段が高く、空き家の順番待ちがあるのだそう (岡崎, 2000)。

博物館を出て、二手に分かれる。角谷らは市内散策に向かう。室田、タマラ、岸の3人は近くのアムール川の船着き場 (, 直訳すると「川の駅」) まで歩き、そこからタクシーで市街からやや離れた工業地域にある (株式会社「コムソモルスク石油精製工場」“) へ向かう。タマラが見学を申し込みに行くがなかなか戻ってこない。門の前で待っているあいだ時折ジェットエンジンの轟音が響く。空を見上げるが飛行機は見あたらない。エンジンのテストか何かなのであろう。アポイントメントを取っておらず、またあいにく土曜日の午後で担当者がいなかったため、結局工場内に入っただけの見学はできなかった。精製工場前という名前のバス停からバスに乗り、市街に戻る。次に停まったバス停の名前はミルク工場前であった。ある広場でバスを飛び降りる。ここには宇宙服を着て座っているガガーリンの像がある。1961年、ボストーク号で、人類初の宇宙飛行に成功したガガーリンはこの町で生まれたそうだ。

広場からはアムール川辺の船着き場まで市電で戻る。ここもロータリーになっている。私たちが下車した後から、女性の運転手がボールを持って降りてきて、梃子 (てこ) の原理でレールのポイントを切り替えた。どこかで見たような、のどかな光景だ。

アムール川の船の駅に引き返すと、その横が砂浜になっていて、日光浴や水泳を楽しむ人々の群れでにぎわっている。浜のはずれにモーターボートが数台停まっていて、客を呼んでいる。さほど高い料金でもないのだから、その一つに乗り込む。2人の青年が案内をしてくれる。沖合に草木の生えた中洲がいくつかあり、その向こうの本流を、木材を満載した巨大な木材運搬船がゆっくりと上っていく。その本流に小さな船が何艘か泊まっている。ここで魚を獲っているらしい。案内の青年の1人が船を指さしてチャイナ、チャイナと言っているように聞こえる。もしかするとこれらは中国の漁船であったのかもしれないが、確認は出来なかった。

獲っているのはシロザケだそうだ。5~60 cm ほど手を広げ、この時期はこのくらいのものがウジャウジャいるという。9から10月にかけてこの周辺の至る所で漁が始まり、1 m を越えるケタが獲れる様子をいっている。ところで日本語でシャケ、シロザケなどといい、英語で chum salmon, dog salmon などという太平洋サケの一種をロシア語ではケタ()と呼ぶ。日本のカラフトマス、英語の pink salmon は、ロシア語ではガルブーシャ()である。面白いと思うのは、これらのロシア語名称はそのまま学名であることである。生物学者が太平洋サケ (Pacific salmon) を語る時、その総称は *Oncorhynchus* spp. である。その一種であるシャケは *Oncorhynchus keta*、カラフトマスは *Oncorhynchus gorbusha* である。

このように記すと、ロシア語がそのまま学名になったかのような印象を与えかねないが、そうではない。ケタもガルブーシャも、ユーラシア大陸極東部の先住民の言葉で、それらがそのままロシア語の一部となり、また学名としても採用されたのである。

さて、青年達は対岸に迫るなだらかな山を指さし、9月にはあそこからクマが川まで降りてきて、死んだオシオートル()などを食べるという。オシオートルとはチョウザメのことである。突然、日本ではキャビア1キログラムはいくらするかと尋ねられる。そもそも1キログラムのキャビアなど想像もつかない。50グラムとか100グラムでいくらと言ったものである。数万円するかもしれないと答えると、ケラケラ笑いながら、ここでは1,500ルーブルだという。日本円にしておよそ4,500円くらいである。

モーターボート乗船時間は30分くらいのもだったが、この間に得られた情報は豊富であった。

帰国後の2003年2月のことだが、日本のテレビ放映(NHK だったように思う)によると、今あるコムソモリスク・ナ・ムーレの市域は、1920年代までは原生林と湿地であった。ところが、1932年、当時のソ連政府は、そこをソ連極東開発の拠点のひとつにすることを決め、ソ連邦全土から青年たちを集めはじめた。戦闘機や潜水艦を生産する軍事工業の拠点を彼らの力で建設することにしたのである。その後、「アムール・メタル」は、極東最大の製鉄所となった。また、マーゴ港は、1995年まで、日本への木材積出港として活況を呈した。しかし、日本でパブルが崩壊するに伴い、港としてあまり使われなくなった。「アムール・メタル」の場合、(おそらくはロシアの国内要因により - 室田の想像であり、未確認)、リストラが進み、

かつて1万人いた従業員は、21世紀初頭には2,500人程度にまで減少した。

アムール川河口の町ニコラエフスク・ナ・ムーレは、20世紀初頭には世界中の船舶の集まるにぎやかに港町であった。そこには日本領事館がおかれていた時期もあるくらいであった。

約束の17時半ごろ、タマラ・室田・岸の3名は、コムソモリスク・ナ・ムーレ駅にもどる。一緒に夕食をとった後、19時過ぎの列車に乗ると打ち合わせをしたのであるが、まだ角谷らのグループはもどっていない。18時をまわり18時半を過ぎても戻ってこない。道に迷ったか？犯罪に巻き込まれたのか？この町の治安は決して良くはないらしい。私達も途中で小学生くらいの子供にタバコの火や小銭をねだねられたりした。ロシアの警察は信用できないし、下手をすると一ヶ月ほどここで足止めを食うかもしれないから、警察に届けることはできないとタマラはいう。とすればとにかく発車時間まで待つしかない。室田は駅の横の市電乗り場、岸は正面玄関、タマラは二人の間でプラットホームも見える駅舎横の3手に分かれる。

19時を過ぎ、4人が列車の発車時間まぎわに帰ってきた。駅とは反対方向に行っていたのだそうだ。間一髪でコムソモリスク・ナ・ムーレ発ティンダ行きの列車に乗り込む。

【その 終わり、その に続く】

バイカル・アムール()鉄道時刻表その
-コムソモリスク・ナ・アムーレからティンダまで-

距離	停車駅		現地時間	モスクワ時間	時差	停車時間	
0 km	コムソモリスク・ナ・アムーレ	発	19:38	12:38	+7		
29 km	ハリガン	着 発	20:27 20:30	13:27 13:30	+7	3分	
44 km	リアン	着 発	20:48 20:49	13:48 13:49	+7	1分	
68 km	フルムリ	着 発	21:25 21:30	14:25 14:30	+7	5分	
79 km	マヴリンスキー	着 発	21:48 21:49	14:48 14:49	+7	1分	
104 km	ゴリン	着 発	22:21 22:24	15:21 15:24	+7	3分	
117 km	ハルピチャン	着 発	22:47 22:48	15:47 15:48	+7	1分	
140 km	エヴォロン	着 発	23:18 23:21	16:18 16:21	+7	3分	
159 km	モニ	着 発	23:48 23:49	16:48 16:49	+7	1分	
180 km	ボレン	着 発	0:14 0:17	17:14 17:17	+7	3分	
204 km	ポスティシエヴォ	着 発	0:54 1:09	17:54 18:09	+7	15分	
223 km	エブゲニ	着 発	1:34 1:35	18:34 18:35	+7	1分	
239 km	ソナフ	通 過					

256 km	アムグニ	着 発	2 : 34 2 : 35	19 : 34 19 : 35	+7	1分
276 km	エアंगा	着 発	2 : 46 2 : 47	19 : 46 19 : 47	+7	1分
305 km	ジャムク	着 発	3 : 30 3 : 33	20 : 30 20 : 33	+7	3分
337 km	ウルカリトゥ	着 発	4 : 20 4 : 21	21 : 20 21 : 21	+7	1分
362 km	ゲルピ	着 発	4 : 54 4 : 57	21 : 54 21 : 57	+7	3分
379 km	オロコット	通 過				
396 km	モグディ	着 発	5 : 43 5 : 44	22 : 43 22 : 44	+7	1分
416 km	スルク	着 発	6 : 16 6 : 19	23 : 16 23 : 19	+7	3分
434 km	デュッセ=アリニ	着 発	6 : 48 6 : 49	23 : 48 23 : 49	+7	1分
454 km	ソロニ	着 発	7 : 19 7 : 22	0 : 19 0 : 22	+7	3分
480 km	ムグレ	着 発	7 : 56 7 : 57	0 : 56 0 : 57	+7	1分
495 km	チェムチュコ	着 発	8 : 20 8 : 21	1 : 20 1 : 21	+7	1分
507 km	ウルガル 1 1	着 発	8 : 38 8 : 50	1 : 38 1 : 50	+7	12分
518 km	ノーヴィイ ウルガル	着 発	9 : 08 9 : 38	2 : 08 2 : 38	+7	30分
528 km	ブレインスク	着 発	10 : 08 10 : 09	3 : 08 3 : 09	+7	1分
541 km	チェバングダ	着 発	10 : 35 10 : 36	3 : 35 3 : 36	+7	1分
553 km	クィチランクィ	着 発	10 : 59 11 : 00	3 : 59 4 : 00	+7	1分
569 km	アロンカ	着 発	11 : 26 11 : 29	4 : 26 4 : 29	+7	3分
583 km	ストラニック	着 発	11 : 54 11 : 55	4 : 54 4 : 55	+7	1分
605 km	トゥコン	着 発	12 : 28 12 : 29	5 : 28 5 : 29	+7	1分
622 km	シュガラ	着 発	13 : 00 13 : 01	6 : 00 6 : 01	+7	1分
637 km	アムガン	着 発	13 : 29 13 : 30	6 : 29 6 : 30	+7	1分
654 km	エティルケン	着 発	13 : 59 14 : 02	6 : 59 7 : 02	+7	3分
ハバロフスク州とアムール州の境目で、モスクワとの時差が7時間から6時間かわる。						
667 km	ウリマ	着 発	13 : 24 13 : 25	7 : 24 7 : 25	+6	1分
687 km	ムスタク	着 発	13 : 58 14 : 05	7 : 58 8 : 05	+6	7分

715 km	イサ	着 発	14:40 14:43	8:40 8:43	+6	3分
734 km	イサカン	着 発	15:07 15:08	9:07 9:08	+6	1分
757 km	デムチェンコ	着 発	15:36 15:37	9:36 9:37	+6	1分
781 km	ズヴォンコフ	着 発	16:08 16:09	10:08 10:09	+6	1分
800 km	フェヴラリスク	着 発	16:36 16:56	10:36 10:56	+6	20分
816 km	チェルヴィンカ	着 発	17:21 17:22	11:21 11:22	+6	1分
833 km	スカリスティ	着 発	17:47 17:48	11:47 11:48	+6	1分
858 km	ドロゴシエフスク	着 発	18:21 18:22	12:21 12:22	+6	1分
875 km	メウン	着 発	18:45 18:46	12:45 12:46	+6	1分
896 km	ノラ	着 発	19:16 19:17	13:16 13:17	+6	1分
921 km	ドゥグダ	着 発	19:51 19:52	13:51 13:52	+6	1分
951 km	カムネガ	着 発	20:30 20:31	14:30 14:31	+6	1分
970 km	トゥンガラ	着 発	20:54 20:56	14:54 14:56	+6	2分
983 km	ミロシュニチェンコ	着 発	21:17 21:18	15:17 15:18	+6	1分
1013 km	モルダフスキー	着 発	22:02 22:03	16:02 16:03	+6	1分
1037 km	オゴロン	着 発	22:39 22:40	16:39 16:40	+6	1分
1059 km	ウリヤノフスキー・ストロイチェリ	通 過				
1082 km	イジャーク	着 発	23:27 23:37	17:27 17:37	+6	10分
1110 km	アベチェノク	着 発	0:21 0:22	18:21 18:22	+6	1分
1126 km	ヴェルフネゼイスク	着 発	0:45 1:05	18:45 19:05	+6	20分
1239 km	トゥタウル	着 発	4:09 4:10	22:09 22:10	+6	1分
1306 km	ジブクン	着 発	5:26 5:28	23:26 23:28	+6	2分
1322 km	ウナハ	着 発	5:49 5:50	23:49 23:50	+6	1分
1381 km	マレヴァヤ	着 発	7:15 7:16	1:15 1:16	+6	1分
1424 km	ジャリングラ	着 発	8:08 8:09	2:08 2:09	+6	1分
1457 km	シャフタウム	着 発	8:48 8:50	2:48 2:50	+6	2分

1469 km	ティンダ	着	9:10	3:10	+6	
---------	------	---	------	------	----	--

備考：株式会社ユーラスツアーズ提供（2002年）の日英対照時刻表の形式を参考にし、時刻については2002年8月に共著者が実際に乗車した列車の車内掲示時刻表の数値を用いて、駅名をロシア語に置き換え、室田研究室にて作成。

謝辞

本研究ノートで記しているサハリンからモンゴルへの調査旅行に関し、岸は、2002年度同志社大学個人研究費の助成を受けた。室田は、同志社大学学術フロンティア研究推進事業「ワールドワイドビジネスの企業行動に関する経済学的研究」（1999-2003年度）の2002年度研究助成を受けた。

ロシア・ヴィザ取得の準備手続きから現地通訳に至る様々な局面で共著者と同行者に多大な助力を提供してくれたのは、上記の研究推進事業における室田の共同研究者タマラ・ハントシキーヴァ氏（ロシア科学アカデミー地理学研究所・モスクワ）である。また、春木千琴氏（室田研究室アシスタント）は、図表類の作成を快く引き受けてくれた。

以上すべての組織ならびに個人に厚く感謝申し上げる。とはいえ、残存しうる誤記、誤解の責任がすべて共著者にあることはもちろんである。

参考文献一覧

チェーホフ（1953）,『サハリン島（全2冊）』（中村 融訳）,東京：岩波書店。（ロシア語原著,1895）
地球の歩き方編集室編（2001）,『地球の歩き方 71 シベリア&シベリア鉄道とサハリン 2002～2003版』,改訂第6版 東京：ダイヤモンド・ビッグ社。
Far Eastern Federal Okrug: Stepping into 21st Century,ハバロフスクで刊行されたロシア語・英語出版物。
岡崎淳子（2000）,「一万キロ！シベリア虜囚の旅」,『旅と鉄道』,第124号,118-125ページ。
Vanino Commercial Sea Port JSC,ヴァニノ港湾局のロシア語・英語のパンフレット。
: HOLMSK,（1995）,ロシア語・英語のホルムスクのパンフレット。
『ロシア・CIS 全域鉄道アトラス』（ロシア語）。

参考 HP（ホームページ）一覧

佐藤友松「シベリア,苦闘の記録～自分史より～」
<http://members.tripod.co.jp/koidetyu/siberia-tobira.htm>
サハリン
<http://www.glin.org/perfect/arc/a0157.html>
小樽市「小樽港の国内・国外航路」
http://www.city.otaru.hokkaido.jp/minato/mina_s3.htm
北海道総務部知事室国際課ロシア室「北海道ロシアビジネス情報館」<http://www.pref.hokkaido.jp/soumu/sm-tksai/russia/r-spro/database/rbdb/index.htm>
日ロフェリー定期航路利用促進協議会 総合企画部交通企画室「小樽～ハバロフスク地方ワニノ間フェリー航路の定期運行について」2002年10月17日
<http://www.pref.hokkaido.jp/skikaku/sk-skoho/kisya/2002/k021017-02.PDF>
Newell, Josh（1999）,“ Saving Russia’s Far Eastern Taiga: Deforestation, Protected Areas, and Forests ‘Hot-spots,’” Siberia Hotspot Program, Friend of Earth-Japan.
http://www.shonan.ne.jp/~gef/news/taiga_e.html#Part
NOMAD
http://www.hokkaido-nomad.co.jp/sat/sat_airplane.html