

論 説

中国人労働者と富士山 ——陸軍富士飛行場の建設をめぐる——

松 本 武 彦

はじめに

- 一 先行研究と史料
- 二 富士地域と本土決戦体制
- 三 戦時下の富士山における朝鮮人の労働
- 四 中国人強制連行と富士飛行場における中国人労働
 - (1) 華北劳工協会
 - (2) 拉致、連行の実態
 - (3) 日本での使役
 - (4) 労働の実態
 - (5) 生活の実態
- 五 中国人労働者の死傷
- 六 管理体制と中国人労働者の抵抗
- 七 富士山と戦時下の中国人

おわりに

注

はじめに

一九四四年一〇月から翌年七月にかけて、北方に富士山を遠望できる富士川左岸河口付近の田子浦地区に、中国塘沽港から、河北省など出身の五〇〇人を越える中国人たちが、意に反して、連行された。

彼らは、劣悪な衣食住環境のなか、日本人監視者などの暴力に耐え、しかも米軍機の襲来にあいながら、富士飛行場の滑走路整備や誘導路の設定作業などを、強制的におこなわれた。

本稿は、この飛行場の建設経過を背景として、その作業にあたった中国人労働者の、中国での創出、日本への送付、富士山麓での労働の経過等について明らかにすることを目的とする。加えて、過酷な労働に従事させられた中国人労働者と富士山の関係について、検討することとしたい。戦時、富士山は、中国人にとってどのような存在だったか、限られた手がかりからではあるがそのことを考えるきっかけを得たい。

そこで、以下では、まず、陸軍富士飛行場の建設経過と富士地域の戦争下の社会、軍事状況、同じアジア系民族である朝鮮人の富士山における労働について確認し、それらを前提として、中国人労働者の活動実態や虐待の実相などを検討することとしたい。

中国人の強制労働の場となった陸軍富士飛行場は、富士川が駿河湾に注ぎ、名勝田子の浦に程近い、富士川と海岸によって画される農村地帯に設定された。当時の静岡県富士町の行政当局に対し、陸軍航空本部から飛行場開設の意向がもたらされたのは、昭和十九年二月だった。軍によって地元で説明されたという飛行場開設の理由は、戦地と東京との連絡を円滑にするため、箱根以東にしばしば発生する雲霧を避け、富士町からは車や鉄道での連絡をおこなうというものだった、という。五月末までに当該地の住居を撤去し、九月開港をめざすとの命令が出され、二月末、地域の学校で住民を集めて説明会がおこなわれ、軍による測量も執行された。住民たちも三月初めには移転に応ずる意思を集団的に表明した。五月までに住居などのいわば強制的な移転が予定された。

五月六日から十日にかけて本格化したとされる実際の移転は、撤去家屋二百十戸（一説に二百三十戸）、墓地なども含め面積約一六〇ヘクタール

に及び、近接する東海道線の南側にあった日東製紙敷地および王子製紙敷地が主たる移転先となった。移転作業は天秤棒を担いだり風呂敷包をもった人々のほかりヤカーや牛の引く車がつかわれ、トタンや瓦などは再利用されたという。未整備の農道は、人や車で渋滞するほどだったともされる。当該地域の住民だけでなく、富士郡南部から勤労奉仕隊が動員されたほか、国民学校高等科の児童、中学生も協力した。

堤防工事をおこなっていた熊谷組が請け負って、飛行場本体の本格工事が始まったのは六月。徴用労働者、朝鮮人労働者、そして七月からは富士郡下の地域住民が組織的に勤労奉仕をおこなった。陸軍航空本部が受け入れ元となり、七月末から延べ二千二百人が整地作業にあたるものとされた。軍によって定められた、工事の秘匿名称は「浦ヒ土第一号工事」で、熊谷組は三五〇万円で請け負っていた。勤労奉仕の地域住民の日当については、男性が二十五歳以上二円、二十歳から二十四歳一円六十銭、十四歳から十九歳一円、女性が二十五歳以上一円四十銭、二十歳から二十四歳一円、十四歳から十九歳九十銭と定められ、弁当を各自持参するものとされた。富士郡内の町村別に労働に出動する日と人数も定められ、たとえば七月二十日から八月二日には、富士町、田子浦町、白子村、上井出村等から一日最大二百一人、最小六十人が出労する計画であった。米軍機による攻撃が予想されて警戒警報が発令されても、豪雨でない限り出動して労働することになっていた。

九月末、飛行場は概成し、三重県度会郡に所在した明野陸軍飛行学校の分教場が、飛行場域の北西の角に兵舎、教室、講堂などを置いて開設され、戦闘機や練習機が配備されたほか、ベニヤ製の偽装機もおかれ、また墓地の跡地などに高射砲一四門が配備され、同地に展開した歩兵部隊の隊長が指揮した。同校には十二月までに戦闘機の実技訓練をおこなう七十二人が所属した。またこれ以前の十月末には練習機の墜落事故が起こり、飛行場

北方の民家の物置や牛舎が炎上するなどした。また、東京の調布から陸軍の戦闘機部隊が進出し、B29の迎撃にあたったともいうし、燃料補給のために一時的に戦闘機が着陸し、戦闘のために再度離することもあった。

十月八日および二十三日の二回に分かれて、本稿の課題とする中国人労働者が到着し、昭和二十年七月まで、滑走路の本格的整備や誘導路の取り付けなどの作業にあたった。従って、陸軍富士飛行場の完工は、昭和二十年七月と言ってよからう。

明野陸軍飛行学校富士分教所（のちに飛航学校そのものは教導飛行師団などに改編）は、十九年十二月初め、沼津上空の海上で射撃訓練中に死亡事故を起こしたが、昭和二十年に入ると特攻要員の養成を行った。終戦当時、学校には使用可能な機体が約二〇あり、憲兵、部隊長により飛航不能の措置がとられた⁽¹⁾。

一 先行研究と史料

富士飛行場の建設と中国人労働者に関する研究を、まず、その発表年次を追って確認しておこう。この問題に関する研究は、一九七〇年代の終わりに、加藤善夫の一連の論考によって、連行された人数や時期、富士到着までの経緯、日本における虐待の実態、中国人労働者による抵抗、いわゆる「暗殺計画」事件などが、中国人労働者の戦後における体験談とともに、明らかにされた⁽²⁾。さらに、八〇年代の終わりに、地域の郷土研究の過程で、飛行場周辺住民の目撃談、回想などによって、中国人による労働や生活の様子が語られた⁽³⁾。九〇年代に入ると、日本到着以前の、中国における収容所の実態、そこでの虐待などについても基本的事実の紹介がなされ、日本での虐待と抵抗についても検討された⁽⁴⁾。九〇年代半ば、地域史研究の拡大により、周辺住民のあらたな目撃談が加わった⁽⁵⁾。同時

期、『静岡県史』においては、富士飛行場以外の中国人労働者の実態との比較という観点から、あらためて連行された時期や人数などが記述された⁽⁶⁾。二〇〇〇年代には、中国人労働者の回想によって、抵抗活動の実態や日本の降伏後わずかな交通費を支給されたことなどが明らかにされ⁽⁷⁾、さらに、土屋芳久による研究など⁽⁸⁾によっても富士への中国人労働者の連行の実態が、富士飛行場の建設経過などを背景に検討されているほか、帰国した中国人労働者の回想の発掘なども行われている。

中国人強制連行に関する問題の研究、解明は、政府や企業に残された史料の発掘、公開と不即不離に進展してきている。個々の史料によって明らかとなったその内容については、本論の中で触れることとして、ここでは、史料の発掘、公開の経過に関して整理しておきたい。まとまった史料の紹介として比較的早期のものは、田中宏などによってまとめられた『資料 中国人強制連行』である。連行された中国人の名簿など基本的な史料が明らかにされた⁽⁹⁾。さらに、一九九二年に長澤秀編・解説で復刻刊行された四巻本が、朝鮮人、中国人それに連合軍捕虜の強制連行や使役、虐待に関する史（資）料集として、関係史料を研究者などに身近なものとした⁽¹⁰⁾。一九四三年にまとめられた『特殊労務者の労務管理』は、華北労工協会などに関する法令なども含めた史料であるが、近年復刻された⁽¹¹⁾。加えて日本政府、外務省によってなされた中国人強制連行に関する網羅的調査の記録で、戦後その所在が行方不明となって「幻の外務省資料」とされてきた史料、調査記録などが発見され、これによって多くの史料が利用可能となった⁽¹²⁾。

以上は、いわば中央に残された史料が中心であるが、地域にも、関係する史料が存在しないわけではない。富士飛行場に関連するものとして、上掲の土屋芳久の研究で使われた旧役場の日誌を初めとした諸史料や、『富士市史』、『静岡県史』の資料編、本文に紹介されている断片的ではあるが、

周辺住民の対応を含めた当時の地域の実態などに迫った史料が存する。具体的内容に関しては行論に即して明らかにしたい。

二 富士地域と本土決戦体制

富士飛行場が開設される前後の時期、昭和十九年から二十年前半にかけての、静岡県、なかなずく静岡県東部、富士山南麓地域の本土決戦体制下の軍事状況について概観しておこう。

陸軍の各部隊の配置状況を見ると、戦局の悪化にともない、昭和十九年七月、清水地区の主要生産施設防衛のため、兵力配備が開始された。新編の第三十六軍隷下の一部師団が裾野廠舎に入り演習をおこなった。また、清水、蒲原地区の工場には、米軍機の爆撃に備えて高射砲部隊が配置され、これに関連してか、御前崎に電波警戒機乙、下田に高度測定器付きの電波警戒機が置かれた。また、蒲原には防空監視哨があった。こうした状況によって、静岡県は航空戦を中心とした戦闘の最前線となった、とされる。昭和二十年に入ると、二月、第十三方面軍（東海軍）と第十二方面軍（東部軍）の担当地区の境界がおおむね富士川に設定された⁽¹³⁾。

富士山南麓地域に限定すると、昭和二十年初めに沼津などに対する米軍機による爆撃が本格化するが、富士飛行場周辺への米軍の航空攻撃は、十九年十一月、飛行場北方の加島地区におこなわれ、一人が被弾した⁽¹⁴⁾。後に明らかにするように、この時期には、既に多数の中国人労働者が、飛行場の建設・整備にあたっていた。当然、空襲警報はたびたび発令されており、二十年になると連日、警戒警報、空襲警報が出され、五月十九日、地域住民の出労者に死者一人、負傷者四人が出て、二十四日、死亡者について準町葬が執行された⁽¹⁵⁾。七月、田子浦小学校が機銃掃射を受け、校舎が被弾した。同校の校舎一棟は傷病兵を收容するため徴用されていたが、

近接する田子浦海岸の松林にも機銃弾が着弾するなど⁽¹⁶⁾、田子浦・駿河湾に面した寒村のおかれた環境は一変することになった。

三 戦時下の富士山における朝鮮人の労働

戦時下の在日朝鮮人統制機関として一部地域に設立され、一九三九年六月、中央組織の形成によって、内務省による全国的団体として成立した協和会は、各府県の協和会を単位に、朝鮮人の取り締まり、同化の手段として機能した。

地方の協和会は、知事を会長とし、各地の警察署を中心とする支会を下部機関に官民が朝鮮人労働力の搾取という一点で協力する組織だった。

静岡県では、県庁社会課を担当部署として昭和十四（一九三九）年十二月に設立された。支会は昭和十七年時点で静岡県内に二五支会あった⁽¹⁷⁾。

協和会のもとで、静岡県の朝鮮人は、昭和十七年度には、勤労日数三〇日以下の短期の場合延べ人数一二六人、勤労日数三〇日以上にわたるもの延べ人数二一四一人。昭和十八年度では三〇日以下の場合延べ人数二六四人、勤労日数三〇日以上にわたる者延べ人数五二七〇人であった⁽¹⁸⁾。

朝鮮人の富士山での労働の実態はどの様なものだっただろうか。たとえば昭和十八年末、十二月十三日から十七日には、吉原町の協和会員の朝鮮人五〇人が、大宮口（富士宮口）から登山して、木炭の搬出奉仕をおこなった。

この活動によって、新聞は「半島人のお蔭で温い歳末を迎えることになった」と書いているが、朝鮮人達の労働は県の「特高係」に「引率」されてのもので、新聞は「奉仕」としているが、自発的なものとは考え難い。冬の宝永火口、雪の富士山腹、多量の炭俵を運び降ろす作業⁽¹⁹⁾が、かれらの自主的な判断のもとに足掛け五日間にわたってなされたとは到底考え

られない。

富士飛行場に直接関係すると考えられるものでは、昭和二十年四月二十五日、朝鮮人一三人が、おそらく航空機のものと思われる燃料の、運搬にあたっている⁽²⁰⁾。

四 中国人強制連行と富士飛行場における中国人労働

昭和十七年の後半、日本内地における労働現場への中国人の導入、連行、が政府や産業界で検討され始めた。政府においては内閣直属で物資動員計画などの企画にあたった企画院で、また産業界では、たとえば石炭産業やその採掘現場においてである⁽²¹⁾。同年十一月二十七日には、東條英機内閣のもとで、中国人労働者の日本内地への「移入」計画が決定された。「華人労働者内地移入ニ関スル件」と題されたこの閣議決定によると、この施策が内地における労務需給の逼迫という事態に対応するものであって、具体的な実施要領として、中国人労働者を「鉱山・荷役業・国防土木建築業及」び「工場雑役」に使用すること、募集、斡旋を華北勞工協会が新民会などの中国における機関と連携しておこなうこと、移入する労働者に家族を同伴させないこと、移入の前に中国で訓練をおこなうこと、「関係庁協議」の上で就労先を選定すること、移入する中国人労働者への食料の手当では日本内地で特別の措置を講ずること、賃金は中国で通常支払われるべき賃金を標準とし、家族への送金も考慮すること、移入の「時期、員数、輸送、防疫、防諜、登録」などについては、「関係庁」と協議の上で決定すること、等が定められた⁽²²⁾。

(1) 華北勞工協会

華北において、中国人労働者の拉致、送出にあたったのは、日本の傀儡政権の補助金や業者の負担金によって集められた基金数百万円で設立され

た華北勞工協會であり、とくに日本内地への送出的ための協力機関として新民会が設けられた⁽²³⁾。

日本の傀儡政権のひとつ華北政務委員会が人数を割り当てて、華北の都市や農村から半強制的に労働者を供出、拉致する場合もあった⁽²⁴⁾。

華北勞工協會は昭和十四年九月に設立準備が始まり、華北政務委員会が基本財産や経費を出資、補助して昭和十六年七月、北京に設立されたが、「華北勞工協會暫行條例」によれば、その目的は、華北における労働者の保護、労働力の涵養、華北内外への労働力の供給配分交流の円滑化にある、とされていた。しかし、当時の現実に即せば、労働者保護はいわば虚偽の目的と言ってよく、主目的は日本の労働力需要に対応した労働力の供給配分にあったと言えよう⁽²⁵⁾。

協會の設立は、新規に協會が構想実現されたのではなく、これ以前の労働者調達機関を統合したもので、協會によって集められた労働者が、企業と契約を結んで労働する余地はなく、「暴力的な労働調達がおこなわれた」とされる⁽²⁶⁾。

昭和十九年八月到北京大使館事務所によって刊行された『華北勞務管理要領』中の「華工活用ノ重要性ニ就イテ」は、戦争の帰趨について物量と人の質によって決まるが、両者のなかでは人の質の方が優るのであって、結局戦いは人と人との戦いである、としている⁽²⁷⁾。人と人との戦いである戦争に中国人を労働力として「活用」することが重要だという趣旨であろうが、そもそも華北勞工委員会などによる中国人の拉致および労働の強制は、中国人を人間として見る視点、感覚に欠け戦争遂行に寄与する単なる労働力と見ていたにすぎなかった。

(2) 拉致、連行の実態

上掲の華北勞工協會などの活動によってなされた中国人の拉致、連行に

ついで、富士飛行場への複数の拉致連行被害者の回想や聞き取り調査がある⁽²⁸⁾。それらによれば、ある者は一九四四年七月末、天津を通行中突然憲兵に拉致され、手錠をかけられて連行され、同様に集められた三〇数人で天津駅から塘沽の収容所に移送された、という。

収容所は元は日本兵の兵舎で六棟あり、周囲には高圧電流を流した鉄条網があった、という。与えられた食物はトウモロコシの焼餅と生ネギで、ある者は生焼けを食べて下痢をした、という。約三〇〇〇人いた収容者は、八路軍の兵士、農民、商人、一般市民だった、という。塘沽の収容所には二、三ヶ月ほど留置された、という。

また、ある者は、農民であったが日本の傀儡軍につかまり満洲に送られ、そこからさらに塘沽の収容所に送られ、石炭を運搬する貨物船に載せられて下関に上陸、鉄道で富士に連行された、という。

加えて、貧農で小作人であったある者は、日本の特務機関保安隊と中国人に拉致され、馬車で県城に送られてコンクリート製の建物に二ヶ月程入れられた後、貨車に載せられて塘沽の収容所に連行された、という。

さらに農民のある者は、耕作する土地が狭小であったため、出稼ぎをおこなっていたが、食事の最中に傀儡軍に襲われて、役場に出頭を求められ、そのまま拉致されて日本軍占領地に連行され、汽車で塘沽に送られた、という。

彼らは、船で塘沽から下関へ向い、下関からは鉄道で富士に連行されたが、連行当初から衰弱が激しかった、という。その原因は塘沽における収容所の劣悪な環境にあったものと考えられる⁽²⁹⁾。

拉致された中国人たちが富士に到着したのは、一九四四年十月八日と同二三日だった⁽³⁰⁾。

(3) 日本での使役

日本側では、当時、福井県福井市に本社を置く、株式会社熊谷組が富士作業所で中国人労働者を使役したが、同様の中国人労働者受け入れ企業、事業所は全国で一三五あった⁽³¹⁾。労働者の供出機関は、上述の通り華北劳工協会⁽³²⁾。富士に到着すると、興亜建設隊なる名称のもと組織化され、大隊、中隊、小隊に編制された⁽³³⁾。

一九六四年に中国人殉難者名簿共同作成実行委員会によってまとめられた「連行された中国人の名簿」によれば、富士飛行場で使役された総数五〇四人（うち氏名等不詳一人）は、出身地別にみると河北省四七三人、山東省七、江蘇省二、河南省一、「奉天省」一、不明一九となっており、また、年齢別にみると、最高齢者六三歳、最年少者一五歳で、年代別では、一〇歳代三二人、二〇代一八八、三〇代一四六、四〇代八四、五〇代二〇、六〇代一、不明三二である⁽³⁴⁾。彼らは、前述したように、二回に分かれて、最初が昭和十九年九月二十九日に塘沽を出航した二六四人（うち一人は船中で死亡）で十月六日下関に上陸し上陸後さらに一人が死亡して、富士に着いたのは二六二人、二回目が十月十四日に塘沽を出航した二四〇人（うち一人は船中で死亡）、下関に到着したのは十月二十一日で二三九人、彼らはそのまま富士に到着、合計五〇一人が富士の作業場に連行された⁽³⁵⁾。

(4) 労働の実態

富士飛行場での作業は、朝六時に始まり夕方六時までの一二時間で、すでに概成していた幅約一〇〇メートル長さ一五〇〇メートルの滑走路の地ならし、土砂の運搬、草取りなどをおこなうもので、周囲を三メートル程の竹の柵で囲い警官、憲兵の監視する収容所に住んだが、作業が軌道に乗

る前の昭和十九年十月七日、八日に静岡地方を襲った暴風雨による高波で収容所が破壊され、一〇人ほどの中国人労働者が駿河湾沿いの松林の中を沼津方面に逃走する事態となった⁽³⁶⁾。逃走した中国人たちは、吉原署の特高警察に捕まったが、彼らのなかには横浜方面にまで逃げ在日華僑の助けを求めようとした者がいた、という⁽³⁷⁾。

労働は手作業の他、木製の二輪車で土砂を運ぶなどしていたが、その労働の実態は、周辺住民に次のような感慨を抱かせた。すなわち、敗戦時、中国人労働者たちは長野県松本など他所に移動連行されて、富士には存在しなかったが、そのことを、後に周辺住民は、「彼らが居なくてよかった」と述懐している。つまり日本の敗戦を知った中国人労働者がどのような行動に出るか、周辺住民がそのことを恐れねばならないほどの過酷な労働、虐待がおこなわれていたのである⁽³⁸⁾。作業にあたっては、既述の隊編成のほかに一〇人から二〇人で班がつくられ班長がおかれた⁽³⁹⁾。

中国人労働者のなかには、作業休みに、日本人の子供に黒パンを与えるような者もあり、さらに日本人がタバコを渡すと、作業に使っていたと思われるスコップをくれる者もいたという⁽⁴⁰⁾。過酷な労働の中でも、いわば施しは受けないという、中国人としての誇りを示したものと理解できよう。

強制連行された中国人はいわば奴隷に等しい扱いを受けたが⁽⁴¹⁾、それは作業が過酷であったということだけから言えるのではなく、その作業が連日の警戒警報、空襲警報下で強行され⁽⁴²⁾、作業中に日本人に暴行を受けることもあった⁽⁴³⁾という点においても、そう判定できるのであった。

(5) 生活の実態

一二時間の強制労働においてだけでなく、その強制性は、一日の残り半分、いわば生活の実態においても顕著だった。中国人労働者の回想によれ

ば、餓えについての記憶が大きく、現在でも精神的苦痛が消えないという⁽⁴⁴⁾。結果的に、身体は極度に衰弱した⁽⁴⁵⁾。長さ六〇メートルのバラックが数棟、内部は中央に幅一メートルほどの通路がありその両側のゴザを敷いた板床が彼らの寝床だったが、そこで朝は雑炊、昼夜はマントウ二個が給されるだけだった⁽⁴⁶⁾。加えて中国人労働者たちは、多くがワラジ履きで、なかには裸足の者もいたというから⁽⁴⁷⁾、作業の服装も粗末なものであったことが想像される。

本来のバラックからやや離れたところに、健康を害した病人を隔離する小屋があって、青ざめた顔で外を眺めている者もいた、という⁽⁴⁸⁾。

周辺住民から見ると、中国人労働者は「ヨタヨタ」と歩き、空腹のために住民の防空壕掘りを手伝って芋をもらう者もあった、という⁽⁴⁹⁾。作業に出かける時、故郷に残してきた妻子を想う歌をうたいながら出かける者もいた、という⁽⁵⁰⁾。

中国人労働者が連行されてきた当初は、トウモロコシや豆粕のマントウといった中国から持参してきたものもあったが、それも次第に尽き、日本側が配給した里芋粉、穀粉、メリケン粉を食べる様になり、バツタやヘビ、カエルなども口にした⁽⁵¹⁾、という。

五 中国人労働者の死傷

一九六四年時点でのとりまとめでは、富士飛行場の作業で、中国人労働者四七人が死亡している⁽⁵²⁾。

一方、外務省が昭和二十一年におこなった調査では、富士関係の死亡者五二人、死亡率一〇・三パーセント、負傷者一人、傷害率〇・二パーセント、罹病者三九一人、罹病率七七・六パーセント、「不具廢疾者」四人、傷病者に対する死亡率一三・三パーセントとなっており、これらを他地域

の一三五事業所についてみると、死亡者六八三〇人、死亡率一三・四パーセント、負傷者六九七五人、傷害率一三・七パーセント、罹病者五八九五四人、罹病率一一・六パーセント、「不具廢疾者」四六七人、傷病者に対する死亡率一〇・四パーセントである⁽⁵³⁾。

他地域の状況と比較して、死亡率や傷害率等はやや低い、傷病者に対する死亡率が高い。劣悪な環境のもとでの過酷な労働で、いったん傷を負ったり病気になると、死に至る危険が高かったと言すべきであろう。

富士関係の死亡者の年齢は、二〇代が一七人、ついで四〇代が一三人で、つまり青壮年に多く、これも労働の過酷さをあらわしている、と言うことができよう。

死亡時期で見ると、昭和十九年十一月が一七人で最も多く、ついで連行当初の一〇月が一二人となっていて、連行されたばかりの時期に、劣悪な環境で慣れない過激な労働を強いられ、死者が続出したものと思われる。

さらに、死亡原因は、急性肺炎一三人、急性大腸炎一人、感冒性腸炎六人、感冒性肺炎五人などとなっている⁽⁵⁴⁾。死亡者は、同僚たちが火葬した⁽⁵⁵⁾、という。

六 管理体制と中国人労働者の抵抗

連行した中国人労働者の日本における管理体制すなわち労働の強制と人権抑圧の機構は、内務省が指導し、富士飛行場の現場においては吉原警察署が指揮、これに富士宮憲兵隊分隊及び華北劳工協会指導員が協力するかたちをとっており⁽⁵⁶⁾、さらに、現場の最末端においては、日常の作業において彼らを使役していたのは熊谷組であったから、同社も当然この体制にかかわっていた、とせざるをえない。すなわち、軍、官、民の三者がいれば協同して、中国人の強制労働体制を形成していたのである。

こうした体制に対して、地域住民はどう関係したか。既に一部触れたところであるが、要すれば富士飛行場周辺の住民は、組織的に上述の管理体制に参加した側面よりも、やや傍観者的な立場、あるいは事態の観察的な立場に立つ面が強かったように推察される。その背景は、冒頭に述べたように、周辺地域住民自身が、飛行場設営のために時局や軍の威圧の下でなかば強制的に移転させられたという、いわば第一の被害者であったという点に求められるが、加えて、行政当局からの「一般内地人の華工に対する態度」および「華工宿舎附近の人々に対する注意」として、華工即ち中国人労働者に「係合わぬこと」や、かれらがもともとは「俘虜」であった者が多数で逃走の恐れがあり、一方でそうした逃亡者に私的な制裁を加えるようなことがあってはならず、女子供は近づいたり話しかけたり笑ったりしてはいけない等のことが、求められていた⁽⁵⁷⁾、からであろう。つまり、当局は中国人労働者を地域住民が認知し得ない労働現場に隔離し、効率的に労働力を引き出そうと意図していたのである。

こうした管理体制に対して、当然のごとく、中国人労働者側からの抵抗が起こった。既述の如く、かれらの富士飛行場の現場到着直後には、台風の高波に襲われて、多数の逃亡者を出したが、これ以外にも、二回の脱走の末に虐殺された中国人労働者の存在報告されている。かれは、昭和十九年十月および二十年二月の二回逃亡し、数日後に逮捕されて吉原署に留置されて死亡した。熊谷組事業所側の説明によれば、警察は死亡の前日当人を富士飛行場の中国人労働者の宿舎に戻し、そこで中国人労働者にリンチをくわえさせ、ふたたび警察署に戻したところ、その翌日死亡するにいった、という⁽⁵⁸⁾。

昭和十九年十月、いわゆる「暗殺未遂」事件が起こる。信頼できる史料によれば、熊谷組事業所の説明では、中国人労働者のリーダー格の者のなかに対立があり、特定の中国人労働者に対する殺害未遂事件に発展した、

という⁽⁵⁹⁾。静岡県特高課が介入し、数人の中国人労働者が検挙されて吉原署で取調べを受け、そのなかには死亡者も生じたが、殺害計画自体の有無について自白を得ることはできず、この事件に「抗日共産主義」の影響なども確認できなかった、とされている⁽⁶⁰⁾。

そもそもこの出来事は、「暗殺事件」と言いうるような実体はなく、労働環境や待遇の改善を求めた「要求交渉」を中国人労働者が提起したところ、「特高関係容疑」で吉原署に検挙され、取調べなどで中国人労働者に死者が生じたというのが真相のようだ、とする調査がある⁽⁶¹⁾。実態は、一部中国人労働者の根強い抵抗に、日本側が八路軍、抗日組織の存在を疑い、数名の中心人物と思しき者を警察に隔離、監禁して強引な取調べをおこなったところ、死亡者が出る事態となって、「暗殺」とか「殺害」を持ち出して、事態の収束を図ったのではあるまいか。

ただし、前述のように、「抗日共産主義」の影響は確認されなかったというのであり、誰一人、その点について自白する者もはいなかったわけだが、「共産主義」はともかく、「抗日」はいわば当たり前のことであって、拉致連行された劣悪な環境のなかで過酷な労働を強制されていた中国人労働者からすれば、「抗日」は聞かれるまでも無い当然のこのことであって、何をいまさら、と思っていたかもしれない。あるいは、どうして、なぜ日本側は「抗日」であるかないかを聞き出そうとするのか、いぶかしく感じていたのではないか。だからこそ敢えて「自供」する必要も無い、〈日本人よ抗日、反日なんて当たり前だろう〉というのが、検挙され警察署などでおそらく拷問まがいの行為もおこなわれたであろう取調べに対する、中国人労働者の反応だったのであるまいか。

七 富士山と戦時下の中国人

富士飛行場の設営に、鉄道で連行された中国人労働者は、富士駅北方に聳える富士山を見ただろうか。

鉄道で富士駅まで輸送されてきたのだから、夜間でなければ、富士山を見る機会があったはずである。また、飛行場設営の過程で、東海道線を越え飛行場から六キロメートルほど北方の岩本山へ、滑走路に敷くために含石土という土を採取しに出かけたという⁽⁶²⁾。こうした機会にも、富士山を眺める機会があったであろう。

そもそも富士飛行場の設定された田子浦地区には、かつて富士山まで芝刈に出かけるときに、「おやま」つまり富士山の雲の様子を眺めて、天候を判断する風習があったという⁽⁶³⁾。この地域からは、天候の許すなか、眺めさえすれば、富士は眺め得たのである。

ところが、富士飛行場の中国人労働者からは、その回想などのなかに、富士山に関するものが見当たらない⁽⁶⁴⁾。過酷な労働の毎日、へびまで食べたという飢餓のなかで、山など見ている余裕はなかったか。そもそも、かれらは自分がどこに連れてこられたか認識していたのか、そのことですから、残念ながら不明である。

では、他の地域に連行された中国人労働者はどうか。たとえば、福島や北海道などで労働者として働いたある人物は、戦後になってからではあるが、彼らが収容された事業所を、「富士山下的魔窟」と表記している⁽⁶⁵⁾。劣悪な環境の事業所を、「魔窟」と表現し、「富士山」の語で日本を総称したのであろう。つまり彼にとって「富士山」は日本そのものなのである。

富士山をもっと否定的存在としてとらえた中国人たちもいた。現在、台北市中正区貴陽街にある国軍歴史博物館に所蔵、展示されている「竹林遺

書」は、一九四〇年の桂南会戦（日本軍側の呼称は賓陽作戦）の際、南寧において日本軍と戦い陣没した広西学生軍が残したもの。縦、横が各一〇センチメートル、高さ二センチメートルの筒状の竹に、「終有一天將我們的青天白日旗飄揚在富士山頭！」と刻まれている。南寧を攻略した日本軍が発見して持ち帰り、一九六〇年になって日本人関係者から寄贈された⁽⁶⁶⁾。

ここでの富士山は単に日本の象徴として理解されているだけでなく、戦況不利な中でいつの日にか日本との戦争に勝利する、そのことを富士山頂に国民党の旗である青天白日旗を掲げる、と言っているのである。日本の首都・東京でもなく天皇の住居・宮城でもなく、富士山の頂上なのである。打ち倒すべき日本、撃退すべき憎い日本人を象徴する存在としての富士山だった。

おわりに

一九四四年一〇月から翌年七月にかけて、北方に富士山を望見する富士川左岸河口付近の富士・田子浦地区に、中国塘沽港から、河北省など出身の五〇〇人を越える中国人たちが、華北勞工協会によって拉致され、強制連行された。

彼らは、劣悪な衣食住環境のなか、日本人監視者などの暴力に耐え、米軍機が襲来するなか、富士飛行場の滑走路整備や誘導路の設定作業などをおこなった。

彼らは連行当初から衰弱が激しく、その原因は塘沽における収容所の劣悪な環境にあったようだ。

もとは八路軍の兵士、農民、商人、一般市民で、二〇代、三〇代の河北省出身者がほとんどを占め、最高齢者六三歳、最年少者一五歳、合計五〇

一人であった。

富士飛行場での作業は、朝六時から夕方六時までの一二時間で、すでに概成していた幅約一〇〇メートル長さ一五〇〇メートルの滑走路を持つ飛行場の地ならし、土砂の運搬、草取りを、警官、憲兵が監視する中でおこなった。作業場に隣接する、周囲を三メートル程の竹の柵で囲った収容所を住居とした。日本側からは昼夜マントウ二個の食事が給されるだけで、多くがワラジ履き、なかには裸足の者もいた。

日常の労働、生活は過酷で、近隣の日本人住民から食料を分けてもらうこともあったが、施しは受けないという、中国人としての誇りを示した者もいた。富士飛行場の作業で、中国人労働者四七人が死亡している。そのほか移送中の死者なども含めた富士関係の死亡者は五二人で、死亡率一〇・三パーセントと決して低率とはいえない状況だった。死者の多くは青壮年だった。こうした悲惨な状況は、熊谷組が請け負い、地元の吉原警察署が指揮、これに富士宮憲兵隊分隊及び華北劳工協会指導員が協力することによって進められた強制労働によって現出したのである。

中国人労働者は、逃亡することで精一杯の抵抗を試みた。

かれら中国人労働者には、すぐ近くにあったはずの富士山を眺め、何らかの感慨を抱く余裕も無かったものと推測される。仮にその存在に気づいたとしても、それは、仰ぎ見て平和や安全、その他の何かを託す存在ではなく、戦時下の中国人たちが一般的に持っていたであろう、侵略者日本の象徴であり、打倒すべき邪悪なもの象徴であった、と言えるかもしれない。

注

- (1) 以上の富士飛行場に関する記述は次の諸史料による。『飛行場要図綴 其二』
「明野陸軍飛行部隊富士分飛行場教室図」（防衛省防衛研究所図書館所蔵）。『治

- 安情報』一三、(昭和二十年)八月二十六日(防衛省防衛研究所図書館所蔵)。
- 『本土地上防空作戦記録 東海地区』昭和二十六年六月 復員局(同前、所蔵)。
- 富士市史編纂委員会編『富士市史』下、富士市、一九六六年、七二三～七三一頁。
- 熊谷組編『熊谷組社史』熊谷組、一九六八年、一一一頁。富士市史編纂委員会編『吉原市史』下、富士市、一九七八年、四頁。竹内康人「戦時下、静岡県の地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員(下)」『静岡県近代史研究』一九、一九九三年一〇月。「わが街もりじま」編集委員会編『わが街もりじま』富士市森島区、一九九八年、一〇一～一〇三、一一〇～一一一頁。和田角男「家も田畑も強制撤去 田子浦飛行場」『平和の伝言』二、二〇〇四年八月、四五頁。土屋芳久「富士にも特攻隊の飛行場があった」『平和の伝言』三、二〇〇五年八月、六二～六六、六八～七〇頁。同『富士飛行場の歴史——アジア太平洋戦争期～戦後——』発行所、発行年記載なし、八～一五頁(静岡県富士市立図書館所蔵)、清昭博「富士山で撃墜されたB-29」『月の輪』二二、二〇〇七年七月、四六頁等。
- (2) 加藤善夫「静岡県における中国人強制連行事件」『静岡県近代史研究』一、一九七九年三月。同「富士飛行場と中国人強制連行」富士市富士南地区まちづくり推進会議、郷土誌ききょうの里発刊編集委員会編『郷土誌ききょうの里』富士市富士南地区まちづくり推進会議、郷土誌ききょうの里発刊編集委員会、一九八九年。なお、飛行場の戦略的、戦術的目的としての設置理由を軍が、当時の「(地方)民間」に対して明らかにしたとは考えにくい。
- (3) 同前。佐野みよ子「私の見た中国人捕虜」同前。勝亦しづ子「戦争の思い出」同前。
- (4) 前掲「戦時下、静岡県の地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員(下)」。
- (5) 大石安彦「元富士飛行場の建設と戦後処理」田子浦地区まちづくり推進会議、富士南地区まちづくり推進会議編『田子浦の郷土史』田子浦地区まちづくり推進会議、富士南地区まちづくり推進会議、一九九五年。和田嘉夫「中国人墓地——戦時中国人労働者——」同前。
- (6) 静岡県編『静岡県史』通史編6 近現代二、静岡県、一九九七年、四二一～四二三頁。
- (7) 小池善之「強制連行された中国人(その一・証言編)——静岡県の事例——」『静岡県近代史研究』二六、二〇〇〇年一〇月。
- (8) 前掲『富士飛行場の歴史』。同「調査記録 六〇年目の証言——富士飛行場で働いた中国人たち」『平和の伝言』四、二〇〇六年八月。
- (9) 田中宏、内海愛子、石飛仁 解説『資料 中国人強制連行』明石書店、一九八七年。
- (10) 長澤秀編・解説『復刻 戦時下朝鮮人、中国人、連合軍俘虜強制連行資料集』

- Ⅲ、緑蔭書房、一九九二年。
- (11) 飛田雄一編〔前田一〕『特殊労務者の労務管理』〔山海堂出版部、一九四三年〕不二出版、一九九三年（再版）。
 - (12) 田中宏、松沢哲成編『中国人強制連行資料——「外務省報告書」全五分冊ほか——』現代書館、一九九五年。
 - (13) 以上については、村瀬孝彦「本土決戦準備期県内配置の主要陸軍部隊の概要」『静岡県近代史研究』一六、一九九〇年一〇月。荒川章二『軍隊と地域』青木書店、二〇〇一年、二〇一～二八四頁。清昭博「富士宮で撃墜されたB-29 その2 写真と図版」『月の輪』二三、二〇〇八年六月、三九頁、等参照。
 - (14) 『日誌』〔昭和十九年 富士町役場〕（旧加島村役場文書その一）富士市立中央図書館所蔵。
 - (15) 『日誌』〔昭和二十年 富士町役場〕富士市立中央図書館所蔵。
 - (16) 田子浦小学校百周年記念誌編集委員会編『田子の浦』富士市立田子浦小学校、一九七九年、一一〇～一一一頁。大石英「終戦前後の学校」同前、一二〇頁。
 - (17) 中央協和会編『協和事業年鑑』中央協和会、一九四二年、二二～二三頁。樋口雄一『協和会 戦時下朝鮮人統制組織の研究』社会評論社、一九八六年、参照。
 - (18) 樋口陽一編『増補新版 協和会関係資料集』一、緑蔭書房、一九九五年、三五七～三六〇頁。その他、天竜川・大井川・富士川での発電工事、牧之原・浜松・藤枝等での軍飛行場建設、伊豆での特攻基地建設、沼津の東京麻糸工場・清水の軍需工場・中島飛行機三島地下工場・三菱重工静岡工場等で朝鮮人が強制連行されていた。竹内康人『調査・朝鮮人強制労働③発電工事・軍事基地編』評論社、2014年。同『調査・朝鮮人強制労働④軍需工場・港湾編』評論社、二〇一五年、参照。
 - (19) 「宝永山下に奮闘 半島同胞が木炭搬出奉仕」『静岡新聞』昭和十八年十二月十三日夕刊、第二面。「吉原町に木炭どっと入荷 半島同胞の尊い雪中奉仕に」同昭和十八年十二月十五日、第四面。「宝永山から炭搬出 氷雪踏んで半島同胞の熱汗奉仕」同昭和十八年十二月十七日、第三面。
 - (20) 前掲『日誌』〔昭和二十年 富士町役場〕。
 - (21) 前掲『復刻 戦時下の朝鮮人、中国人、連合軍俘虜強制連行資料集』Ⅲ、七～一〇、一七～一八頁。
 - (22) 前掲『資料 中国人強制連行』五二五～五二六頁。中国人強制連行の全体像については、西成田豊『中国人強制連行』東京大学出版会、二〇〇二年、参照。
 - (23) 前掲『復刻 戦時下朝鮮人、中国人、連合軍俘虜強制連行資料集』Ⅲ、二三～二五頁。
 - (24) 前掲『資料 中国人強制連行』五三九頁。

- (25) 前掲『特殊労務者の労務管理』三一四、三一五頁。「華北労工協会」は北平・太原・石家庄・済南・塘沽の五カ所に大収容所を設けここに中国人を拉致、収容した。数回の暴動も起こっている。李揚・何天義「日偽華北労工協会的罪悪史」何天義主編『日軍槍插的的中国劳工 資料及研究叢書之三 華北労工協会罪悪史』新華出版社、一九九五年、一九～二〇頁。
- (26) 前掲『中国人強制連行資料——「外務省報告書」全五分冊ほか——』七九二、七九七、七九八頁。
- (27) 前掲『復刻 戦時下朝鮮人、中国人、連合軍俘虜強制連行資料集』Ⅲ、三一三、一七～三二一頁。
- (28) 前掲『静岡県における中国人強制連行事件』七一頁。芹沢明「強制連行された中国人生存者を訪ねる」前掲『平和の伝言』四、五九頁。前掲「戦時下、静岡県の地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員（下）」四五頁。前掲「富士飛行場と中国人強制連行」一四七頁。
- (29) 前掲「静岡県における中国人強制連行事件」七三頁。
- (30) 前掲「戦時下、静岡県の地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員（下）」四五頁。
- (31) 外務省管理局、昭和二十一年三月一日「華人労務者就労事情調査報告書別冊」前掲『資料 中国人強制連行』二八八頁。また、静岡県内では、磐田郡に日本鋳業の峰之沢鋳山があって、昭和十九年末から二十年初めには中国人労働者が連行されてきていた。前掲「静岡県における中国人強制連行事件」。静岡県編『静岡県史』資料編二〇（近現代五）一九九三年、三八二～三八三頁。竹内康人『調査・朝鮮人強制労働②財閥の鋳山編』評論社、二〇一四年、二二四～二三二頁。静岡県全体で五カ所、一二六〇人の中国人労働者が存在したが、これは全国五位の人数だった。前掲『静岡県史』通史編6近現代二、四二二頁。
- (32) 外務省管理局、昭和二十一年三月一日「華人労務者移入・配置及送還表（華人労務者就労事情調査報告第1分冊参考資料第七）」前掲『資料 中国人強制連行』三二二頁。
- (33) 前掲「富士飛行場と中国人強制連行」一四八頁。
- (34) 中国人殉難者名簿共同作成実行委員会編「連行された中国人の名簿」一九六四年、田中宏、内海愛子、新美隆編『資料 中国人強制連行の記録』明石書店、一九九〇年。
- (35) 前掲「華人労務者移入・配置及送還表（華人労務者就労事情調査報告第1分冊参考資料第七）」三二三頁。同史料によれば、彼らは後述するように、食料不足や日本人警察官などの暴行による死亡者の出現などで総数四五〇人あまりに減じ、二〇〇人が昭和二十年七月六日、熊谷組の岐阜県高山事業所へ、二四四人が長野

県松本の熊谷組事業所に転じたほか、富士に残留した者も一人いた。

- (36) 前掲「戦時下、静岡県地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員（下）」四五頁。前掲「中国人墓地——戦時中国人労働者——」三七八頁。前掲「富士飛行場と中国人強制連行」一四九頁。「一昨夜の暴風雨被害」『静岡新聞』昭和十九年十月九日第二面。この暴風雨で、富士飛行場付近では、東海道線由比・興津間が不通となり、また、高潮のために河川を海水が逆流し、水田百町歩が浸水するなどした。
- (37) 同前。前掲「戦時下、静岡県地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員（下）」四六頁。
- (38) 前掲『田子浦の郷土史』三六九～三七〇頁。他所へ移動した彼らは、昭和二十年八月十六日、八路軍兵士をリーダーとして赤い布にスローガンを書いてデモおこなった。前掲「強制連行された中国人（その一・証言編）——静岡県の事例——」二六頁。
- (39) 前掲「戦時下、静岡県地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員（下）」四六頁。
- (40) 前掲「中国人墓地——戦時中国人労働者——」三七九頁。
- (41) 田中宏「解題、解説をかねた一考察」前掲『中国人強制連行資料——「外務省報告書」全五分冊ほか——』七九七頁。
- (42) 前掲『日誌』〔昭和二十年 富士町役場〕。
- (43) 『中国人興亜建設隊物故者記』富士市日中友好協会、二〇〇一年、九頁。
- (44) 土屋芳久「調査記録 六十年目の証言——富士飛行場で働いた中国人たち」『平和の伝言』四、二〇〇六年八月、五七頁。
- (45) 前掲『静岡県史』通史編6 近現代二、四二三頁。
- (46) 前掲「富士飛行場と中国人強制連行」一四九頁。
- (47) 同前。
- (48) 前掲「私の見た中国人捕虜」一五四頁。
- (49) 前掲「富士飛行場と中国人強制連行」。
- (50) 同前。
- (51) 前掲「静岡県における中国人強制連行事件」七三頁。
- (52) 前掲「連行された中国人の名簿」。富士飛行場での強制労働で死去したのは四七人。うち飛行場の現場で死去した者が四三人、三島警察署で死去した者が一人、吉原警察署で死去した者が一人、静岡警察署で死去した者が一人、静岡刑務所で死去した者が一人。
- (53) 外務省管理局「華人労働者就労事情調査報告書（第二分冊）第二部死亡・疾病・傷害及関係事情」昭和二十一年三月一日、前掲『中国人強制連行資料——

『外務省報告書』全五分冊ほか——』五一〇・五一六頁。

- (54) 前掲『資料 中国人強制連行』一〇七～一〇九頁。
- (55) 前掲『中国人興亜建設隊物故者記』九・一一頁。
- (56) 前掲「戦時下、静岡県の地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員（下）」四六頁。
- (57) 前掲『復刻 戦時下朝鮮人、中国人、連合軍俘虜強制連行資料集』Ⅲ、三一九～三二二頁。
- (58) 木原行雄「華労調査余録」昭和二十一年四月、前掲『中国人強制連行資料——『外務省報告書』全五分冊ほか——』六八頁。
- (59) 前掲「華労調査余録」六八頁。このことについては、ほかに、前掲「静岡県における中国人強制連行事件」七五頁。前掲「戦時下、静岡県の地下工場・飛行場建設と朝鮮人労働者動員（下）」四六頁、等が言及している。
- (60) 同前。
- (61) 前掲『資料 中国人強制連行』一〇九頁。
- (62) 前掲『中国人興亜建設隊物故者記』八頁。
- (63) 北見俊夫「田子浦聞書——静岡県富士郡田子浦村——」『民間伝承』一五一九、一九五一年九月、三六頁。
- (64) ただし、巷間、中国人労働者の回想として、「富士山を見ては、一日も早く故郷へ帰りたいと願った」ということが言われている。「NEWS 交差点 戦争に利用された富士山」『静岡新聞』二〇一四年八月一二日、第一七面。富士山と望郷の念がどのようにつながるのか、疑問が残る。
- (65) 馬汝駿「富士山下の魔窟」何天義主編『日軍槍挿的的中国劳工 資料及研究叢書之四 中国劳工在日本』新華出版社、一九九五年、二二二～二二三頁。
- (66) 国防部史政編訳室編『国軍歴史文物図録專輯』国防部史政編訳室、二〇〇五年、二三頁。

〔付記〕

本稿執筆にあたって、富士市立中央図書館よりご高配賜った。ここに記して謝意を表します。