

## サハリン州都に残る 日本時代の面影

石油とガスをテーマにした小説の取材でサハリンを訪れた。

旧ソ連製のアントノフ24型プロペラ機で、札幌から1時間半。州都ユジノサハリンスクは、昭和30年前後の日本のような埃っぽい街だった。道路はだだっ広く、箱型の旧ソ連風団地が建ち並ぶ辺境の地だ。一方で真新しいスーパーやレストランが雨後の筍のように現れ、人も街も資本主義へと変身を遂げつつある。

ホテルの部屋は汗臭く、エレベーターのボタンは1、2、3、4、5、9となっていた。てっきり6〜8階はFSB（旧KGB）がいて、宿泊客は入れないようになっていた（外国通信社などが入居しているモスクワのビルはこういう造りが多い）のかと思ったが、外に出て見ると建物は6階建てで、単に6のボタンを逆さまに取り付けただけとわかった。

サハリンの南半分は、第二次世界大戦終了まで日本の領土だった。ユジノサハリンスク（旧・豊原）市内には、かつて樺太庁博物館だった城郭風瓦屋

根の建物があり、今は州立郷土博物館として使われている。館内には大正14年（1925年）に樺太に行幸した裕仁皇太子（のちの昭和天皇）の写真や、昭和4年（1929年）当時の市街地図が展示されている。地図には、消防

# サハリン 銀河鉄道

エネルギー開発の進むサハリン

黒木 亮  
作家

番屋、播州呉服店、大山肉店、カフェーマリモ、協同タクシー、火葬場など一軒一軒の名前が記され、当時の日本人たちの生活ぶりを偲ぶことができる。モスクワなどに比べるとサハリンは日本にくつと近く、レストランやホテ

ルでは日本語を話す従業員が多い。私の通訳を務めてくれた38歳のロシア人女性は10年前に日本センターで日本語を習い始めたそうだ。ここでは日本語は英語と並んで金になる外国語だ。

## 北サハリンへ向かう 夜行列車の旅

翌日の晩、北サハリンに行く夜行列車に乗った。

ロシアの鉄道切符はすべてモスクワ時刻で記されている。駅の待合ホール壁には時差7時間遅れのモスクワ時刻の時計が掛かっていた。

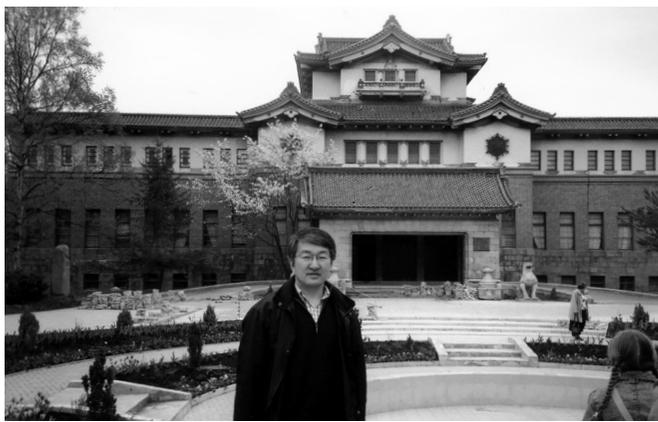
9両編成の「サハリン号」は、北サハリンの石油・ガス開発の拠点ノグリキまで、613キロを14時間かけて走る。

コンパートメントは4人1部屋。上下2段のベッドが左右に備え付けられていた。同室者はロシア人の老人と28歳のロシア人青年。青年は、エクソンモービル、伊藤忠商事、丸紅、石油資源開発などが手がける「サハリン1」プロジェクトのITエンジニアだ。英語を流暢に話すので、あまりロシア人という感じがしない。「ロシア人、英語を話せばアメリカ人」であった。

くるきりょう●カイロ・アメリカン大学大学院中東研究科修士。銀行、証券会社、総合商社勤務を経て作家に。主な作品は『巨大投資銀行』『トップ・レフト』『アジアの隼』など。ロンドン在住

ユジノサハリンスク、サハリン州立郷土博物館の前に立つ筆者。建物は日本の領土時代に樺太庁博物館として立てられたもの

写真提供：筆者（以下も同じ）





午後8時4分、列車は定刻通り出発した。車窓は埃がこびり付いて薄茶色に汚れ、雨滴の跡が無数に付いていた。窓の向こうは荒涼とした夕暮れ。林も家も朽ちかけたダーチャ（別荘）も煙突も川も山も、薄青色の夕闇の中に沈みつつある。

ロシア人青年は韓国製のカップラーメンを作ってすすり始め、老人は早々と上の段のベッドに上がって行った。私はウオッカをちびりちびりとやりながら、宮沢賢治の『銀河鉄道の夜』を開く。26歳の宮沢賢治が樺太にやって来たのは大正12年（1923年）のことだ。王子製紙にいる友人に教え子の就職を依頼するためだった。それはまた、8カ月前に肺結核で24歳の生涯を閉じた妹とし子の鎮魂の旅でもあった。賢治は大泊（現・コルサコフ）で王子製紙の

友人に会ったあと、鉄道に乗って約100キロ北にある白鳥湖まで足を伸ばした。このときの旅をもとに書かれた『銀河鉄道の夜』は、死者に会うために銀河を旅する童話で、主人公ジョバニニを乗せた列車が最初に停まる停車場は「白鳥の停車場」だ。

翌朝7時過ぎに目覚めたとき、列車は北緯50度線を100キロほど越えていた。車両後部の給湯器のところに行くと、女性車掌が乗客に紅茶を淹れていた。私も「コーフェ、パジャルスタ（コーヒーをお願いします）」と片言のロシア語で頼む。1杯12ルーブル（約50円）。各車両に一人ずつ乗っている女性車掌は、切符を確認し、シート使用料（67ルーブル）を集め、菓子やカップ麺を売り、廊下に絨毯を敷き、なかなか忙しい。

### 石油・天然ガス開発の大型プロジェクト

午前10時5分、列車は終点ノグリキ駅に到着した。ペンキが剥げ落ちた家畜の飼育場のような駅舎だった。出迎える車が50台以上集まっていた。「サハリン1」のマイクロバス

と、シエル、三井物産、三菱商事が共同出資する「サハリン2」のランドクルーザー3台が混じっている。

この二つのプロジェクトは、北サハリンのオホーツク海側大陸棚で石油とガスを開発・生産する。後者の「サハリン2」は総事業費2兆円を超える巨大プロジェクトで、国際協力銀行も融資している。

日本人がサハリンで石油を開発するのは初めてではない。

大正14年、海軍の艦船燃料の確保を目指していた日本は、ソビエト政府から北樺太の石油開発権を獲得し、北樺太石油（株）を設立した。生産のピークは昭和8年（1933年）で、当時の国内原油消費量の4分の1に相当する日量6260バレル（約100万リットル）を日本にもたらした。しかし、日ソ関係の悪化などからソ連側の締め付けが年々厳しくなり、昭和19年（1944年）に生産設備を実質無償でソ連側に引き渡し、利権は終了した。「日本人は、時代を超えてここにやってくるんだなあ、と思いました」北樺太石油を知っている友人の言葉だが、果たして「サハリン1、2」は成功するだろうか。☺



↑サハリン島は南北に細長く、面積は北海道より少し大きい。サハリン州の人口は約53万人。州都ユジノサハリンスク市が最も大きく、約18万人が暮らす。コルサコフは3番目の都市

→北サハリンの石油・ガス開発の拠点にあるノグリキ駅。駅前にはプロジェクト関係者送迎のための車も見受けられた