

日本で初めて欧州へ行ったろう者 園田良介氏(1909-1989)

愛知県一宮市：桜井強 deaf@naa.att.ne.jp

愛知県日進市：佐藤孝祐 deaf-pac@d8.dion.ne.jp

旅が一般的でない戦前にシベリア横断鉄道を利用して、はるかかなたの欧州へ旅したろう者がいた。彼の辿ったルートを再検証して国際情勢に対してどのような影響があったかを調査したいと思う。

シベリア横断鉄道は、ロシアが極東へ勢力を拡大する戦略的な使命をもって建設された。皇帝アレクサンドル3世が鉄道建設の勅書を発したのは、1891年の3月のことで、資金不足に悩むロシアをフランスが援助した。鉄道は、とりあえず清国内の満州を横切る近道ルートで建設された。東清鉄道は、満州里と綏芬河（すいふんが）間の幹線とハルビンから大連に至る支線からなるが、ロシアは三国干渉の代償として、1896年に幹線の敷設権を獲得し、支線については1898年に敷設権を獲得した。ロシアは東清鉄道の敷設権を獲得することによって、チタからウラジヴォストークを最短距離で結ぶことが可能になり、1905年までに東清鉄道を結ぶシベリア横断鉄道が完成した（北方領内線の完成は1916年）。

同時に、極東と欧州を結ぶ最短経路として、周辺の国々にとっても重要なルートであった。そういう訳で、各国の政府や旅行あっせん機関が集まった連絡運輸の取り決めの下で運営されていたが、戦前の利用者は、外交官や重要な使命を持った特権階層がほとんどだった。敦賀から船でウラジオストークへ、下関からプサンへ関釜連絡船で、神戸から大連へ大阪商船でという3つのルートがあった。

冒頭で触れたろう者は、園田良介という青年である。1909年（明治42年）東京都千代田区に生まれた。彼の父親は、世界を渡り歩く横浜正金銀行の支店長であったため海外出張が日常的であった。彼の家族は、両親と良介を長男とし、二人の弟と妹がいた。耳が聞こえなくなった理由は知るゆえもないが、東京聾啞学校（現筑波大学付属ろう学校）へ入学し、手話や発音の矯正を学びながら学問を吸収した後、大阪にある機械製図学校へ入学した。

当時の大日本帝国は、帝国主義という名を借りて列強国の仲間入りを目指そうと躍起になっていた。ロシアとの関係は、まず1894年日清戦争で勝利し、下関条約で東清鉄道の敷設権を獲得した。しかし、三国干渉（ロシア、フランス、ドイツ）によりやむを得ず返還したという流れもあって、ロシアとの関係により対立が先鋭化した1904年に日露戦争が勃発した。日本海海戦で幸いにも日本が勝利し、ポーツマス条約により再び東清鉄道の権利を奪取したのだった。

空の旅が一般的でなかった時代に鉄道は、日本と欧州の文化交流の架け橋となっていくのである。園田の家族は、父親が遙か遠い欧州でどのような生活を送っているかが気が気でならなか

ただだろう。園田青年は清水の舞台から飛び降りるような気持ちで欧州へ旅しようと決心した。そして世界にどのような人種がいるか、欧州のろう者はどのような社会体制下で生きているのか、日本のろう者としての視点で見たかったかもしれない。

1930年（昭和4年）6月23日ドイツのベルリンにいる園田の家族へ会いに行くために、弟と二人で東京駅で見送りの人々と別れて、翌朝神戸港に到着した。日本という国を離れていく彼の瞳には親友、先輩の一路平安が浮かび、大連行きの船はやがて神戸港を離れていき、神戸港独特の夜景がきらびやかに輝く日本を後にした。その時の園田青年は20歳であった。

ウラル丸で門司港を経て、中国大陸の出入り口である大連港に無事に到着し、そこでは中国語という文字に圧倒されたことだろう。日本と違って、漢字のオンパレードで園田青年にとって初の異文化体験であった。中国の雰囲気や景色などどれをとっても独特の「中華」の世界にしばし目を奪われながらも大連駅を発った時に驚いたことがあった。汽車のレール幅が高軌道式であるために振動が少なく乗り心地が良い。そして29日にハルビン駅に着く。父の知人であろう人の案内でハルビン街へ行くと、古い馬車が頻繁に闊歩していて賑やかな雰囲気の中で旅している高揚感に舞っていた。

満州里にてロシア側のパスポートチェックを済ませ、無事に国境を越えた。シベリア原野へ奥深く入り込んでいくごとに園田青年は自然の雄大さに目をしばしば奪われてしまうことしきりであった。大湖バイカル湖に接していて、風光明媚の如く、園田青年の眼にパノラマに映るかのようだっただろう。列車の旅の醍醐味は列車に揺られながら変わり行く景色を眺めることであるが、彼の旅はとてつもなくスケールの大きいシベリア大地を舞台にしたところである。湿地地帯であり丈の高い白樺の林と交じり合って、芸術的な絵画に値する景観を前にして、園田青年は何を思ったことだろう。

イルクーツク、そしてクラスノヤルスクなどの駅に停車し、そして西へ西へとゴトンゴトンに進んでいくごとに、ぽつんぽつんと針葉樹が軒高く繁っていて、列車は地平線がひろがるシベリア大地に真紅に染まった夕陽が向こう彼方にあった。まるで欧州大陸が園田青年と弟を歓迎するかのようにアジアとヨーロッパの境であるウラル山脈をのぼり始め、ようやく1時間遅れで7月7日午前10時にロシアの首都モスクワ（モスクー）に到着したのであった。満州里から乗り換えは一度もなく、ちょうど一週間も列車の中で暮らしていたので、まるで一つの部屋を借りたようだった。

弟が手配したであろう日本人のロシア語通訳者を雇って、午後から行動を共にした。モスクワの観光地であるクレムリン宮殿や博物館などを見回った。だが、園田青年がまず気になったことは、モスクワ市民の服装がみすぼらしく、乞食がたくさんいたことだ。モスクワ駅へ戻り、午後6時半にベルリンへ向かって出発した。ポーランドの首都であるワルシャワ（ワルソー）へ行く途中、何回も税関検査を受け、8日午後6時半ワルシャワ駅に3時間停車する。その時間を利用して、自動車で急いで市内を観光した。繁華街クラカイは沢山の人であふれていた。次が最終目

的であり、両親と4年ぶりに再会できることを思えば長旅の疲れはなくなった。午後9時半に電車は静かに動いた。

東京駅を発ってから17日目に遥かドイツの首都であるベルリンで無事に両親に会えたことで感激ひとしおであった。3日間滞在している間に動物園や博物館、ブランデンブルグ宮殿などを観光した。ベルリン近郊のポツダム宮殿も訪れた。そこはかつてドイツ皇帝が休養した離宮である。帰路は車で移動中、自動車競争場を走っていて、今で言う高速道路(アウトバーン)であり、時速90kmも出していて愉快であったと述べられている。今と昔の自動車の性能に雲泥の差はあったと思われる。

欧州のもっとも美しい都市の一つとして数えられるベルリン(伯林)を7月11日発って両親とともにハンブルクへ向かった。そこにもまごうがたき見所をあますところなく散策した。それだけでなく父と弟とともにスイスのベルン駅を経て、園田青年の眼に映ったものは聳え立つアルプス山脈がくっきりと見え、雄大な自然に感激していた。汽車でかの有名なユングラヨッホ山にある世界一高い駅に到着し、ハイキングしながら自然の素晴らしさをじっくりと堪能した。ユングラヨッホを訪れただけでなくルツェルン市内も観光した。

以前からの希望であったドイツのろう学校へ訪問したいという夢がかない、ドイツの中で一番古いキール市近郊にあるシュースウキツヒろう学校へ訪れた。そのろう学校の教育方針は口話主義で、入学年齢は15歳までとのことであった。教育内容は一般知識のみであり、技術的な知識はあまり教育しなかったようだ。当時のドイツ国内には75校の聾学校は2万人のろう学生がいた。しかし、日本と違って卒業後、ドイツのろう学生一人ひとりの就職希望に合わせて個々に習得するシステムである。園田の訪問にドイツのろう学生たちは蒼い目を丸くし、アジアのろう者である園田青年と身振り手振りと思疎通を図りながら交流をしたのだろう。

ドイツ国土を踏んでから一ヵ月半が過ぎた。8月28日午前8時に神戸港行きの大阪商船のアンデス丸に乗り込み、ハンブルク港を出て遠ざかっていった。短い欧州滞在中で様々な経験を通して園田青年は一段と成長した。大西洋の入口である北海に入り、欧州大陸は靄の中で一層船の煙が濃くなっていったと同時に闇につつまれていった。園田青年はドイツのろう学校で眼の蒼いろう者たちと直に交流することで欧州のろう社会を垣間見て、国際感覚を身につけた。

ドーヴァー海峡を経て、イベリア半島を一周するような形で、9月2日ポルトガルの首都リスボンの沖合はるかに差し掛かるとリスボンの光がさん然と輝いていた。その時の園田青年は「銀河の撒くように青白く輝き、美観であった」と表現している。そして西洋文明の源である地中海のジブラルタル海峡を通過し、東へ東へと進み7日後やっとアフリカ大陸のポートサイド市(英国領エジプト)で一時停泊した。北アフリカでアラブ人すなわちイスラム教徒を初めて目の当たりにしたであろう。おびただしい彩り豊かなモスクの数々にしばし目を奪われただろう。

そして巨大なアンデス丸は再出発した。欧州発アジア着への近道はスエズ運河を語らずにしては歴史のページは開けない。スエズ運河とは、地中海と紅海を結ぶ全長160kmの運河である。1869年に開通したが、エジプト政府の財政が赤字のために英国に運河会社の支配権を売

却した。もし、スエズ運河が存在しなかったらアフリカ大陸を右回りに一周しなければならなかった。そのコースと比較すると、距離日数は3倍を要した。

9月12日ポートサイドを出港後、スエズ運河通過をした。紅海は、体温感度が50度以上に昇るのであると同時に美しい透明度を誇る自然の厳しさと表裏に人間がとても住めない灼熱地帯でもある。この暑さを乗り越えて涼しい夜の下で無数の流れ星をいつまでもいつまでも見上げたに違いない。

あの灼熱地帯を通り過ぎて、インド洋にはいった。島も陸も山も影を見ることができないほど、熱帯の波にゆられゆられてすっかりと身も心も疲れるような海の旅であったようだ。インド大陸のへそであるセイロン島の夜景のコロンボを見てもまだまだ遠いアジアなんだろう。アジアは果てしなく果てしなく広い。日本はまだまだ遠い。退屈な洋上でしばしの間、園田青年は望郷に思いを馳せていたのだろう。

やがて東洋の入口であるマラッカ海峡に入り、奇妙な海豚群を物珍しそうに見ていた。海豚群とはイルカの群れである。そうこうしているうちに10月3日英国領シンガポールに停泊した。上陸して、すぐ父上のツテを頼って、横浜正金銀行支店を訪ねた。

横浜正金銀行は、明治時代初期に開港場における外国商人や外国銀行等の専横に対抗し、金融の安定をはかるために政府の保護の下に設立された。明治20年(1887)には横浜正金銀行条例が制定され外国貿易関係を専門とする特殊銀行としての性格を明確にし、貿易金融の発展のため活躍した。明治37年(1904)には日露戦争の軍費外債の発行に尽力した。その後、大陸への資本輸出入に積極的に参加して支店を広げ、大正9年(1920)には海外支店数が30に達し、チャータード銀行、香港上海銀行とともに世界三大為替銀行の一つに数えられるようになった。太平洋戦争開始後は国家的金融機関として日本の勢力圏内での戦時金融の一翼を担ったが、敗戦後はGHQにより閉鎖させられた。昭和22年(1947)、東京銀行として新たにスタートした。現在は、東京三菱銀行である。

日本人の副支店長と無事に会えて、園田青年は肩の荷がおりたことだろう。欧州で見かけなかった雑種の人種が市内にあふれていた。日本人、中国人、白人、インド人、マレー人、ビルマ人など交じり合っただけで園田青年はどのように感じたのだろうか。その中に懐かしい日本人街をみかけ、日本食をむさぼるように食べたのかもしれない。市内見物を兼ねて熱帯地方特有の植物を目の当たりにし、熱帯地方にやってきたんだと実感した。副支店長宅に身を寄せ、日本食に柔らかい布団さえあれば問題はなかった。横たわっているうちにヤモリが入ってきた。それを追いつく力がない程、心身とともに疲労困憊しきったようだ。やがてゆらりゆらりと海の感覚が残ったまま深い睡眠に入った。

翌日の正午埠頭には多数の日本人が見送っていた。ここに知り合いが一人もない園田青年は、ある一種の寂寥感を覚えたことだろう。短いシンガポール滞在を経て北上していくごとに故郷への思いは一段と深まった。自分は日本人がゆえに遠目で見た日本の松島に到着したかと錯覚を覚えたことだろう。だが、そうは問屋がおろさず、激しい海嵐に遭い、不安な不安な暗黒たる二日

間の夜に揺られていき、やがて10月10日の午後3時に香港に停泊した。その名通り、中国産の丸太棒が山積みになっていて、さかんに木の香りを天までも放っていたことから文字のみならず手話の表現方法も鼻にあてて半分握った片手を開くそのものである。世界でもっとも美しい港に上陸し、前回と同様、横浜中金銀行支店へ訪ね、社員と共に香港の最高峰であるビクトリアパークへ自動車であつた。前方に広がるシナ海から吹き付ける海風とともに、見下ろす街並みのイルミネーションはまるで玩具のようであつた。

そして翌日の正午、香港を出て最後の寄港地である上海へ向かつた。4日後、上海港に近くごとに長江特有の黄褐色がアンデス丸の船舶に染まっていた。上陸した時はあいにく小雨が降っていたが、まず横浜中金銀行支店へ訪ねた。ある都合のために長い長い苦楽を共にしたアンデス丸を捨て、一刻も帰国しがたいためかすぐさまに今夜神戸港行きの生駒丸に乗り換え二昼夜を過ごし、ようやくハンブルク港から50昼夜ものの海の旅を終えて、四国そして瀬戸内海へと入り、日本の神戸港へ到着した。その時の園田青年は「極東の極楽島、麗しい故国を去ってからどうして4ヵ月と思へやう」と形容している。

実に4ヶ月間という長い長い道程を経て中国大陸、ロシアそして欧州大陸へ旅に出て、はるか遠い無限のシベリア大陸を目の当たりにして園田青年の眼にはどう映っていたらうか？見渡す限り水平線の不毛地帯に耳の不自由な青年が西へ西へと向かい、欧州文化という香り高い地で見慣れぬ人種、見慣れぬ言語、見慣れぬ食べ物と戸惑いの連続を覚えながら異国の文化を通して、我が国日本社会と歴然の差を感じつつ自ずから帰国後、まず何をすべきか身をもって知っていたということである。

園田青年は長い長い旅を終えて感慨に浸ることなく、日産自動車会社の技師として勤める傍らろう女性と結婚し、子供を育てながら第二次世界大戦の混乱期中で「聾啞者」という存在を認めるために、また「差別」という大きな壁を乗り越えるために、戦後のろう運動に埋没した。やがて全日本ろうあ連盟の理事として、または東海ろうあ理事長として、ろう者が安心かつ暮らしやすいような社会を構築するために粉骨砕身に果敢なまでもろう運動に身を預けたのである。

現在もなお、ろう者が秘境の地を旅したり、海外の山へ登頂したり、海外へ留学したり、異国のろう社会と触れ合い、世界へ視野を広げることによって自分の価値観を大きく変えさせる。いわば異文化との触れ合うことで、異なった生き方、文化をもつ人たちとも共に生きることのできる世界を求めて、よりろう者は海外へ旅立たなければならない。そうすることによって、ろう者は自分はずいぶん何をやらなければならないのか自発的に動くことで、ろう社会に対して何らかの良い意味での影響を与えつづけることだろう。

このように、現在もろう者が海外へ交流または観光することで、ろう社会の活性化を図るとともにより高い全体社会の活性化の維持が可能となりうるのである。それは今も昔も変わらない。園田良介氏は昭和54年に全日本聾啞連盟から厚生文化賞を贈られた。平成元年2月没。

【参考文献】

聾哑界第49号「独逸訪問旅行記（上）」園田良介

聾哑界第50号「独逸訪問旅行記（中）」園田良介

聾哑界第51号「独逸訪問旅行記（下）」園田良介

海野福寿『集英社版 日本の歴史⑱ 日清・日露戦争』（集英社1992年）

世界史用語集（山川出版社1984年）

宮崎俊三「シベリア鉄道9400キロ」（角川文庫1986年）

神奈川県歴史博物館 <http://ch.kanagawa-museum.jp/>

筑波大学付属聾学校同窓会「百年史」

筑波大学付属聾学校同窓会史(110年)

独逸訪問旅行記

昭和4年（1929年）

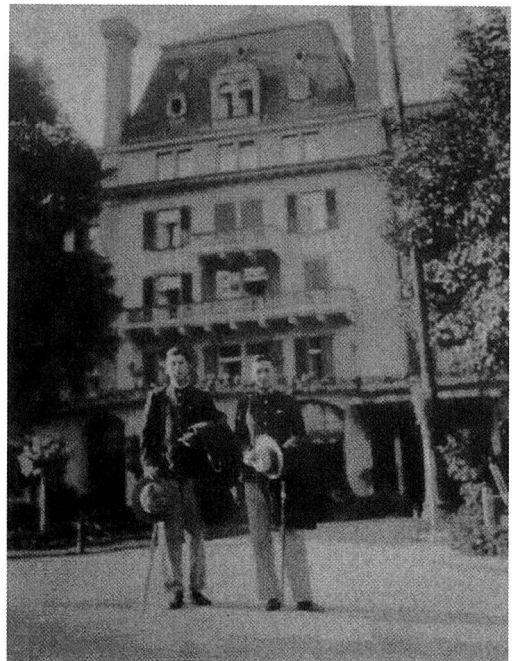
- 6月23日 東京駅発
- 6月24日 神戸→門司（ウラル丸）
- 6月27日 大連 休養
- 6月28日 大連→長春（南満州鉄道）
- 6月29日 長春→ハルビン（東支那鉄道）
- 6月30日 ハルビン→満州里→マツエフスカヤ[ロシア]
- 7月 1日 マツエフスカヤ→チタ
- 7月 2日 チタ→イルクーツク
- 7月 3日 イルクーツク→クラスノヤルスク
- 7月 4日 クラスノヤルスク→ノボシビルスク
- 7月 5日 シベリア鉄道（通過）
- 7月 6日 シベリア鉄道（通過）
- 7月 7日 モスクワ着 モスクワ市内観光 モスクワ発
- 7月 8日 モスクワ→エゴレロエ→ストロブツエ→ワルソー
- 7月 9日 ワルソー→ベルリン
- 7月10日 ベルリン市内観光
- 7月11日 ベルリン→ハンブルグ
- 7月12日～18日 ハンブルグ滞在
- 7月19日 ハンブルグ→フランクフルト
- 7月20日 バーゼル→ベルン→グリンデルワルド
- 7月21日 グリンデルワルド→ニングフラウ→ユングフラウヨツネ
- 7月22日 インターラーケン→マイリング→グレッツ→アンデルマツト→ブルンネン
- 7月23日～8月27日 ハンブルグ滞在
- 8月28日 ハンブルグ港（アンデス丸）
- 8月28日～10月3日 航海
- 9月12日 スエズ運河通過
- 10月3日 シンガポール港
- 10月3日～10月10日 航海
- 10月10日 香港
- 10月11日 香港島内観光
- 10月11日～10月19日 航海
- 10月15日 上海
- 10月19日 神戸港着



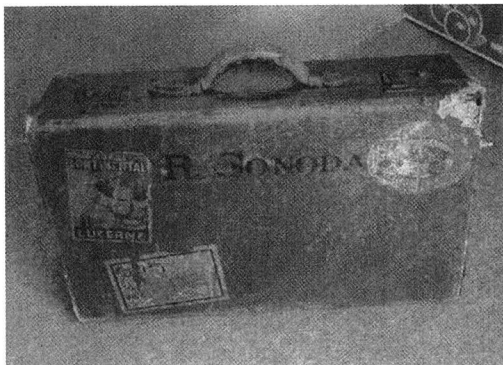
シヤイデツヒよりユングフラウを眺望する園田良介（左）弟の園田敏朗（右）



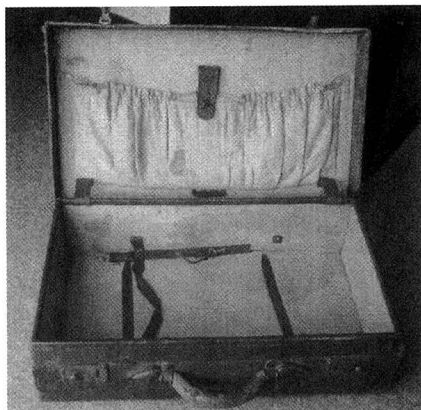
アルプス山脈ローン氷河にて園田親子



園田良介（左）弟の園田敏朗（右）



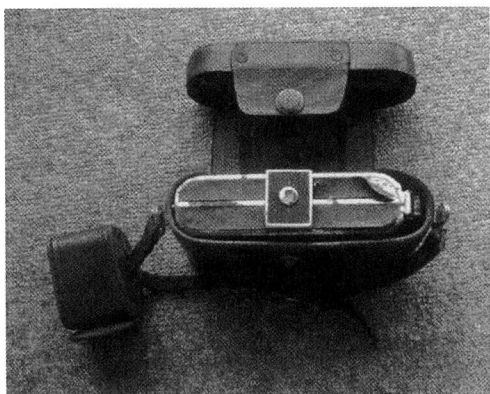
園田良介の愛用旅行鞆



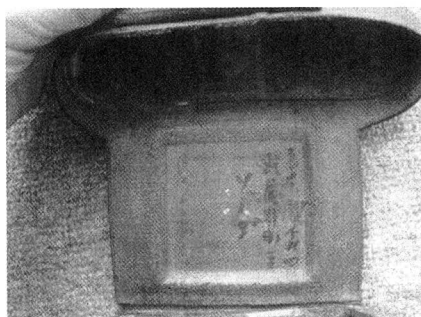
園田良介の愛用旅行鞆中身



旅行鞆の製造メーカー



園田良介の愛用カメラ



園田良介の愛用カメラカバー