

(二) 中日友好のネットワーク (193 ページ目)

日本民間の対中国友好団体の数は世界各国の類似団体の総数を超えるぐらい存在している。そのうち日中友好協会だけでも全国に 450 以上の加盟組織を擁している。こうした団体の役員も多くは昔の戦争時代に開拓団員か兵隊として中国に行った経験を持っており、日本敗戦後、わが陣営に仲間入りして新中国の建設に身を投じた方々も大勢いた。悲惨な戦争を体験されたこれらの方々こそ、戦後、日中国交回復や中国との友好のために長期にわたる努力を続けられた主役だった。

中日国交回復されてから、特に 20 世紀 80 年代に、日本各地の友好協会組織及び労働組合、経済団体、青年、女性団体などが次から次へと中国に代表団を送り込み、中国各地で交流訪問をくりひろげていた。当時私の勤務する中華全国総工会だけでも、毎年日本労働界の派遣される「友好の船」や「友好の翼」訪問団を数千人も受け入れていた。そのバスの行列をいつも警察のパトカーが先導し、政府要人からの会見、人民大会堂での招宴、首都製鉄所における労働者数千人の参加する交歓会、それらの活動によって「中日友好」という時代の行進曲が奏でられていた。

1984 年、胡耀邦総書記の招待で日本の若者 3000 人が訪中され、双方の友好関係が山場を迎え、幅広く行われたその交流の熱烈さは、我が国と他の先進国との交流史において前例のないものと言われた。

日本「四季の歌」、「ソーラン節」のメロディが中国大陸の空に響きわたる中、白髪の「満鉄職員」や、「開拓団員」だった人たちが第二の故郷大連、瀋陽などに戻り、稲栽培技能の伝授、溶接技術の交流、合弁企業の設立、日本語教育などのために東奔西走していた。そのうち、「道あれば、トヨタ車あり」の看板が北京空港のそばにそびえ立ち、資生堂化粧品の生産ラインが永定河の畔に建設された。その意味で、おびたしい日系企業の中国進出、お互いに切っても切れない現在の中日両国の経済貿易関係は、いずれも両国国民の幅広い、突っ込んだ交流の土台のうえに成り立っていると見えよう。

私自身の経験談として、赤富士のリンゴ栽培技術の導入、ステンレス技術研修生の派遣、溶接・ベアリング技術交流などを経験し、こうした中国の近代化建設に役立つ交流活動をささえる大勢の日中友好活動家の面影が印象に残り、こうした効果的な交流に力を尽くす活動家達は中日友好交流の宝ものだった。(一部省略)。

