

術者や学生とおぼしき人々が集まり、長時間滞留していた。北朝鮮は、女性の社会進出が進んでいると聞いていたが、会場に集まっている人々を見る限り、技術者には男性が多く、事務員には女性が多かった。日本よりも女性の比率が高いように感じたが、性別による役割分担がはっきりしているようにも感じた。



写真1 展覧会場入口

会場の面積は主催者発表によれば5,000平方メートルであったが、入ってみるとそれほど広くはなかった。後述する自動車の展示以外でもっとも広いのがシーメンスのブースだった。他の展示はこの4分の1から2分の1位の広さであった。



写真2 シーメンスのブース

平壤国際経済技術・インフラ展覧会および平壤視察

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

2002年9月17日～20日、朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮とする）平壤の三大革命展示館で平壤国際技術・インフラ展覧会が行われた。この展覧会は、ドイツのミュンヘン見本市社（<http://www.mmiasia.com>）が主催し、朝鮮国際展覧社との共催で行われた。西側の企業が行う見本市としては最初の見本市であるこの展覧会（<http://www.pyongyang-itie.com/>）には、EU各国の企業および若干の北朝鮮企業が出品を行っていた。EUの企業の出展は鉄道輸送ターンキーシステムから自動車部品、養鶏場のシステムなど畜産分野まで多岐にわたっていた外貨不足の北朝鮮の現状を反映してか、大規模なプラントなどの展示はなかったが、それでもヨーロッパの技術に対する北朝鮮の人々の関心は大きく、多くの人々が真剣なまなざしで展示品やプレゼンテーションに見入っていた。特に、コンピューターを使ったスライドショーやプレゼンテーションのビデオの前には、技

一方、北朝鮮の展示は、靴やマグネシアクリンカー、山菜や漢方薬類、それにNC旋盤システムなどだった。国際経済技術・インフラ展覧会という名称には似つかわしくないものも多いいと思ったが、ヨーロッパに輸出できる品質を持ち、かつ輸出余力があり、展覧会に出品できるだけの資金がある会社は少ないのかもしれない。委託加工など、北朝鮮が現在推進している業種は、この展覧会のカテゴリには属さないので、余計にそう感じるのかもしれない。



写真3 北朝鮮の靴の展示



写真6 中国から来たトラック



写真4 熱心に展示に見入る人々

その他、南浦市に南北朝鮮が合併で作った平和自動車総会社が組み立てたフィアット製乗用車が展示されていた。「ヒッパラム（口笛）」と名付けられた乗用車、それにワゴンが会場の中でひときわ目立った存在だった。自動車自体は特別な技術を使って作られてものではないものの、ヨーロッパと北朝鮮の経済交流が活発化していることを強調する展示だった。

会場の前には、中国の長春にある第一自動車製のトラックがずらっと並んでいた。このトラックは工場のある長春



写真5 ヒッパラム

から平壤まで走ってきたようだった。物言わず並んでいるトラックだったが、「あんな遠い国から物を買わなくても、近くによい物を作っているところがあるよ」とつぶやいているようだった。平壤市内のホテルやレストラン、外貨ショップなどで、エアコン、電圧調整器、除湿器など、中国製品を多く目にした。価格の面でも、メンテナンスの便宜を考えると、北朝鮮市場においては、中国製品に一日の長があるように感じた。

今回の訪問では、展覧会のほか、委託加工を行っている縫製工場を見学する機会があった。訪問した工場は平壤市の東にある「東大院被服工場」で、銀河貿易総会社第1会社の傘下の工場とのことだった。この工場では、日本のJUKI製のミシンを導入し縫製を行っていた。筆者が訪問した作業場では、ちょうど韓国向けの紳士用ズボンの縫製を行っているところだった。製造の過程を追いながら1階から5階までの作業場を回った。作業場に工場の日課表が掲示されていたので記録してきた。作業をしているのはほとんどが女性であるためか、日課表に授乳時間が規定されている。参考までにご覧いただきたい。

表1 東大院被服工場に掲げられていた日課表

	日課内容	から	まで	利用時間
1	出勤		08:30	
2	労働宣伝および新聞を読む	08:30	08:45	15
3	隊列検閲(朝礼)	08:45	09:00	15
4	午前の作業	09:00	13:00	240
5	昼食	13:00	14:00	60
6	午後の作業	14:00	18:00	240
7	一日の生産および財政総括	18:00	18:30	30
8	退勤	18:30		
	作業中の体操	10:30	10:45	15
		15:30	15:45	15
	授乳時間	10:30	11:00	30
		15:30	16:00	30

この工場では、韓国との委託加工では、仁川～南浦間の船便を利用する方法の他に、陸路で中国の丹東まで運び、そこからフェリーで仁川に送る方法を利用しているとのことだった。具体的な運賃等については、回答が得られな

かった。



写真7 被服工場の作業場

平壤での滞りがちょうど9月21日の秋夕(チュソク:旧盆に当たる)に重なった。ホテル近くの普通江沿いの道は、お弁当を持ってピクニックに来る家族連れがほぼ等間隔に並び、日本のお花見を彷彿とさせた。お弁当の中身を見ると、白米に肉、魚、野菜などを交えた相当豪華なおかずが並んでいた。また、若干の酒類も目にした。1990年代後半の「苦難の行軍」の時期には、北朝鮮の中でも食糧事情のよい平壤市内でも米を食べることができないことが多かった、という話を平壤に来てから多く耳にした。旧盆のごちそうで食糧事情を判断してはいけないだろうが、外で人に見られても恥ずかしくない弁当が準備できるところまで経済は回復してきたとの印象を持った。この他、平壤市内では、この春から大同江ビールという生ビールが新たに生産されているが、このビールを出す「生ビール」店が市内のあちこちに見られた。筆者が聞いたところでは、1人当たり週に2杯の割り当てがあるとのことだった。筆者が平壤を訪れたのは、1996年と1999年に引き続き3回目だが、平壤の人々の表情は今回が一番明るかったように思う。

今回の訪朝で目についたものの一つに、市内のあちこちに設置された簡易売店(メーデー(売台)と呼ばれる)が



写真8 普通江畔の風景



写真9 簡易売店

あった。アリラン祭典の時に設置され、それがそのまま残ったと言われているが、菓子やアイスキャンデー、清涼飲料水、リンゴ、パン、肉まんじゅうなど様々な物が売られていた。直径6センチメートルほどのミニパンが5個で25ウォン(日本円で約20円。1ウォンは約0.83円)、直径4センチメートルほどの肉まんじゅうが1個5ウォン、アイスキャンデー(通称「エスキモー」)は5ウォンで売られていた。7月から改定された賃金体系では、平均的な事務職の給料は1ヶ月2,000ウォン程度とのことなので、売店で売られているものは、それほど安くはないが、買い食いをしている子供たちも多かった。

平壤市内では2階建てバスを多く目にした。案内員の方の話では、中国から輸入したバスとのことだった。平壤には地下鉄、路面電車、トロリーバスの路線があるが、それらがなかったところにバス路線ができたため、平壤市民の生活はずいぶん楽になったとのことだった。燃料油が絶対的に不足している現状の中で、平壤のバスの燃料がどのように確保されているのかよくわからないが、政府としても経済が回復していることを生活で実感させるためには、このようなサービスの向上も必要なのだろう。この2階建てバスは、実質的に市民の役に立つサービスであるという点で、記念碑的建造物と同じかそれ以上に市民の心を打つのではないかと思う。

平壤滞在中、インターネットカフェにも行った。このインターネットカフェはインターネット宝くじサービスを運営している朝鮮宝くじ合弁会社(<http://www.dklotto.com/>)の経営で、外国人専用だ。料金は1時間当たり10ドルで、かなり高い。北朝鮮のコンピューター網はまだインターネットに接続されていないので、この会社は上海まで専用線を使って、中国のネットワークに接続している。専用線の速度はわからないが、ウェブサーフィンをした感じでは、512kbps程度は出ているようであった。端末のOSは



写真10 休日の平壤市内

Windows 2000を利用しており、客の好みに応じて日本語、英語、中国語、朝鮮語を選択できるようになっていた。asahi.comやHotmailを利用したが、特に接続制限はなく、快適に利用することができた。



写真11 インターネットカフェのコンピューター

滞在中、板門店を訪問した。平壤から開城までは高速道路で約3時間。高速道路を走る車は少なく、すれ違う車もほとんどない。行きは観覧時間に遅れそうになったため、時速120キロメートル程度で飛ばした。橋の付け根の部分に段差があり、急減速をしたり、車が宙に浮きそうになるほど揺れたりした。帰りはゆっくりと帰ったのでそれほど問題は感じられなかったが、建築物としての道路の保守がそれほどうまくいっていないように感じられた。それに対して、中央分離帯の植え込みはどこに行っても美しく剪定されていた。恐らく、北朝鮮の感覚では、時速80キロメートル程度で難なく走ることができる道路は最高級に属するのだろう。以前、平壤から元山に向かう高速道路のトンネルが工事のため、一部区間を一般国道経由で迂回したことがあったが、非舗装の道路で座席と天井の間を飛びはねて大変な思いをしたことを思い出した。

板門店の共同警備区域を観覧する前に、休戦会議場を参

観した。朝鮮戦争に対する北朝鮮の見解を滔々と述べる朝鮮人民軍の将校の姿は、1999年に同じ同じ説明を聞いた時と同じだった。しかし、1999年に訪問の感想として、「次回来る時には、ソウルからこちら側に来られたら良いと思います」と答えた時の将校が浮かべた困惑の色は、今回同じ感想を述べた時には見られなかった。



写真12 北側から見た板門店

今回の訪朝ではほぼすべての訪問先で小泉首相の訪朝と日朝平壤宣言に対する言及があった。ある訪問先での「これまでは両国が敵対的関係であったために、日本の機関に対しては、協力関係を結びたいということすら言えなかった」という言葉が印象に残った。政経分離で、国交がなくとも経済交流を模索することが可能な日本とは違い、国家間の政治的関係が国内すべての機関の対応を決定する北朝鮮では、日本との交流を行いたいと考えていた機関も、そのことを公に表明できないことが多かったようだ。国交正常化交渉をめぐって、ぎくしゃくした関係が続いてはいるが、日朝平壤宣言が日朝両国民間の率直な意見交換につながる可能性を感じた。

平壤からの帰路は、瀋陽での会議に出席するため、北京行きの国際列車を利用した。この国際列車は毎週月、水、木、土曜日の朝10時10分に平壤を出発し、新義州、丹東、瀋陽を経由して翌日の朝9時23分に北京に到着する。平壤から新義州まで約250キロメートルを5時間で走ることになっている。北朝鮮国内の表定速度の時速50キロは、高速化の進んでいる同列車の中国国内の表定速度である時速88.2キロメートルと比べると遅いが、ベトナム統一鉄道（同時速約53キロメートル）の最速列車と同じくらいの速度だ。

出発の30分ほど前に平壤駅に到着した。広いホームには、電気機関車牽引の客車列車が止まっていた。前方に電気機関車、荷物車、軟臥（中国車両）1両、硬臥（中国車両）、軟臥（北朝鮮車両）、食堂車（北朝鮮車両）が連結されており、その後ろに平壤～新義州間の国内列車が連結されて

いた。筆者が乗ったのは中国車両の軟臥で、中国人の車掌が乗務していた。切符を見せたところ、寝台券の料金表示が間違っているとのことで、乗車を拒否された。結局、切符売り場の係員がやってきて、自分のミスであることを認めたため、車掌が「中朝友好の立場から」ボールペンで書き直すだけで乗車することができた。ホームには、乗客、見送りの人々の他に、「人便」(荷物を人にことづけて送ること。基本的に無償)を依頼する人々がいた。国際列車の乗客に、中国に送る商品見本などを託しているようだ。私も瀋陽までのニットの見本を持っていくよう依頼されたので、引き受けた。



写真13 車窓から見た刈り取り後の水田

列車は時刻通りに出発したが、途中で速度が落ちたり、駅に長時間停車したりして、新義州には約1時間遅れで到着した。途中、車窓からは稲刈りの風景を見ることができた。区画整理をした広い水田でも、人手での刈り取りをしているところが多かった。今年は作柄が良いと言われていたが、車窓から見る限り、そのように思われた。新義州で1時間ほど停車した後、中国車両2両だけになり、中国鉄道のディーゼル機関車に牽引され、新義州をあとにした。鴨緑江にかかる鉄橋をゆっくりと渡り、新義州出発後10分で中国の丹東駅に到着した。鉄橋を渡りながら見た丹東の渋滞が、中朝の格差を物語っているように思えた。