

開城工業地区を参観して

ERINA調査研究部研究員 三村光弘

2005年11月8日～12日、朝鮮社会科学者協会の招請で平壤と開城を訪問した。今回の訪問では、前回（2005年9月）の訪朝時に果たせなかった開城工業地区（開城公園）の参観を行うことができた。本稿では、今回の訪朝を開城工業地区開発の現状を中心に、訪問時の感想を交えてご報告したい。

1. 陸路での北朝鮮入国（北京 丹東 新義州 平壤）

今回の訪朝では、中国で別の用事があったことから、北京で朝鮮査証を取得し、鉄道で平壤入りするコースを選んだ。11月7日の17時30分、北京を出発した平壤行き国際列車（中国車両、軟臥（A寝台）と硬臥（B寝台）各1両）は、丹東行き国内急行列車（K27）の後ろにつながれた状態で天津、唐山、山海関、瀋陽を経由し、翌朝8時前に中朝国境の中国側の街、丹東に到着した。出入国手続はすべて車内で行うので、中国の出入国審査の係官や税関吏、検疫官が乗り込んできて検査を行う。パスポートを出入国審査の係官が持って行ったまま、駅構内で待っていなければいけない。

出国審査が終わるまでの間、国際列車を国内列車から切り離す作業が行われた。その後、北朝鮮から来ている荷物車を1両連結し、3両編成で新義州へ出発する準備が整った。軟臥車は北京から丹東まで34名定員の車両に2人だけだったが、丹東駅のホームには北朝鮮に向かう中国人のビジネスマンとおぼしき人々が大勢並んで列車に乗り込むのを待っていた。

丹東駅からの乗客が乗り込むと、列車は満員となった。われわれのコンパートメント（4名）には平壤に初めて行くという、江蘇省からやってきた2人の中国人ビジネスマンが入ってきた。大量の荷物を持っていたのでサンプルか何かかと尋ねると、北朝鮮の食糧事情が悪いと聞いているので、2週間分の食糧持参で来たとのこと。中国でも南に行くのと、北朝鮮についての正確な情報が伝わっていないのだなと感じた。乗客全員分のパスポートが配られ、列車はいよいよ出発の準備を整えた。

列車は定刻よりも少し遅れて、丹東駅を出発した。丹東から新義州までは鴨緑江に架かる橋を渡って約10分。橋は丹東から新義州に向かって右側が鉄道の線路、左側が道路になっている。

新義州に到着すると、車内で入国手続、検疫、税関検査を行うために各々の官吏が乗ってくる。まず、出入国検査

の係官がパスポートを回収し、入国カードを配る。入国カードを記入し終わると、次は検疫である。検疫は日本から来た場合、口頭申告のみで大丈夫だが、中国から来た場合には別紙の証明書が必要なようであった。税関検査は荷物を一つ一つ開けて行う。最近はこの国も税関検査の簡素化が進んでいるので、このように徹底的に調べるのは北朝鮮が警戒レベルが上がっている時のアメリカくらいだろう。

税関検査は、輸入禁制品が含まれていないかが中心となる。特に携帯電話やGPS、書籍などが外国人の場合、対象となるようである。税関検査は携行品に対する検査であるので、身につけているものの検査は財布くらいで、その他はそれほど検査しないが、所持品については、出入国検査の係官がボディチェックを行い、ここで携帯電話などが見つかることが多い。携帯電話などの北朝鮮国内で使ってはいけないものは、封筒に入れ、封印がなされる。出国の税関検査まで、この封印を破ってはいけないことになっている。コンパートメントには4名いるので、一人一人の荷物を確認する作業はかなり時間がかかる。

税関検査終了後、新義州駅の建物の3階にある食堂で簡単な食事をとった。ここでは人民元と朝鮮ウォン（内貨）が通用した。食事をとってしばらくすると出発時間である。列車はほぼ定刻通り出発した。

新義州から先、国際列車は新義州～平壤間の国内列車の後ろに連結されて走る。単線で最高速度は60～70キロほど。線路の整備状況は幹線の割には良くなく、速度を上げるとかなり揺れる。しかし、この線は北朝鮮の東海道本線のようなもので、国内では整備状況がよい方であるとされている。



【写真1】刈り入れが終わった後の田んぼ

線路付近の田んぼはすでに刈り取りが終わっていた。この写真には見えないが、農村でも途中通った都市でも、人が街にたくさん出ているという印象を持った。また、農村

にも自転車が普及したのか、自転車に乗る人を以前よりも多く見かけるようになった。

終点の平壤には、定刻の19時30分よりも少し遅れて到着した。平壤の街の真ん中まで列車で行けるのは、飛行機に比べても便利であると思った。

2. 開城への道

開城工業地区の視察のために、11月10日の午後、平壤を出発し、開城へと向かった。開城に向かう高速道路は、渋滞もなく快調なドライブとなった。道路状態もところどころ舗装が痛んでいるのと、橋やトンネルなどの構造物と土盛りの部分に段差があることを除けばそれなりに良好であった。開城までの所要時間は、途中15分ほどの休憩を含めて2時間半ほどであった。

開城市に到着後、すぐに10月末に復元工事が終わったばかりの北朝鮮天台宗の名刹・靈通寺を訪問した。11月のはじめとはいえ、夕方になると気温が下がり、冷え込んでくるところを訪問したので、建物の中はかなり寒かった。(靈通寺について詳しくは、『朝鮮新報』2005年11月24日付参照) 歴史的名刹ではあるが、建物はほとんどすべて新たに造ったものであったので、余計にそう感じられたのかも知れない。

靈通寺を訪問後、宿舎となっている子男山ホテルに向かう。ホテルに到着するころにはあたりは暗闇となっていた。ホテルの電気がついていないので、不審に思って目をこらすと、フロントのあたりで懐中電灯の光が揺れていた。ホテルは停電していた。

幸い、ホテルのチェックイン作業等はすべて手作業で行っていたので、チェックインが行えないということにはなかった。暗闇の中、チェックインが完了し、部屋に向かった。部屋の中はオンドルが効いていて、暖かった。部屋で休んでいると電気が回復した。それとほぼ同時に夕食が始まる時間になったので、食堂で北朝鮮料理の夕食をとった。首都平壤と地方の違いはホテルでの食事にも表れる。地方のホテルの食事は、一つ一つの食材の新鮮さという点ではそれほど問題はないが、食材のバラエティー(特に肉や魚) 味付けなどにおいて平壤のホテルには見劣りする。本当はこちらの方が伝統的な朝鮮料理の味付けなのかも知れないが、すべてのおかずが塩辛いか唐辛子の味がし、かつ油気がないというのは、普段日本で朝鮮料理を食べていない胃には辛いものがあった。

3. 開城工業地区参観

翌日(11月11日) ホテルをチェックアウトして開城工

業地区へ向かう。開城工業地区は開城市の中心街から南に10キロほど行ったところにある。鳳東里の街から1キロと離れていないところに、地区の入り口があった。

開城工業地区に入ると、そこは目下造成中の土地だった。第1期、第2期の予定地ということだった。【図1】にあるように、現在工場が建設され、操業が開始しているモデル団地は、工業地区の南の端にある場所である。入り口からモデル団地までは、車で5分程度かかる。開城工業地区は大変広大なところだという感じを持った。

地区内は、走っている車も、建設機材も、看板もすべて韓国のものである。



【写真2】地区の北の方にある現代峨山の事務所の入り口

頭ではソウルから開城工業地区まで60キロ、汶山から車で30分しかかからないところであるとは知っていたが、さっきまで北側にいたのに、突然南側のもを目にしたので、奇妙な気分だった。おそらくこの奇妙な感覚は、私のような外部の人間より、分断された土地で生まれ、育った人々の方がより強く持つのではないかと思う。開城工業地区が位置しているのは非武装地帯(DMZ)の北側限界線からわずか1キロのところである。冷戦時代はおろか、2000年6月の南北首脳会談以前には、南側から人が訪れるなどということは考えられなかった最前線である。

地区内で最初に参観したのは、開城工業地区管理委員会であった。この委員会が開城工業地区の実際の事業を統括する組織である。基本的には南側の人員で構成されており、キム・ドングン委員長もソウルから来ている方であった。委員長に挨拶し、しばし歓談。その後、ブリーフィングルームで開城工業地区の概況についての6分ほどのプロモーションビデオを見て、その後管理委員会の北側メンバーから概況説明を受ける。平壤の大学を卒業した優秀な方であったが、説明する言葉の端々に南のアクセントを感じた。南北の人々が一緒に働く職場では、言葉も少しずつ影響を受けるのだなと感心した。



【図1】開城工業地区の開発計画図
(出所：開城工業地区管理委員会ホームページ)



【写真3】開城工業地区管理委員会の建物



【写真4】ファミリーマート

管理委員会を参観した後に、ファミリーマート開城工団店に行ってみた。中はソウルにあるファミリーマートとほとんど変わらない。弁当やおにぎりがないのと、インスタントラーメンがボックス売りもされているところがこの店の特徴である。決済は米ドルで値段はソウルとほぼ同じであった。辛ラーメンのカップ麺が1つ1ドル、袋入りの辛ラーメンは1袋50セントだった。

開城工業地区管理委員会の参観の後、今度は10月28日に設立されたばかりの南北経済協力協議事務所を訪問した。

この事務所は2階に南側、3階に北側の代表団が常駐しており、2階にある会議室で南北間の経済協力事業に関する会議を行えるようになっている。同じ建物に南北の代表が入居して、日常的に接触をする施設が存在しているのが、開城工業地区ならではの風景だと思った。

次に韓国土地公社を訪問した。土地公社は韓国内での工業団地開発を行っている韓国の特殊法人である。開城工業地区の第1段階は土地公社が開発業者となり、分譲を行っている。土地公社の建物の最上階で、モデル団地の状況説明を受けた。

モデル団地の建物はほぼすべてが完工し、操業を始めている企業が15のうち11あるということだった。



【写真5】韓国土地公社最上階から見たモデル団地の様子

韓国土地公社の参観の後、2つの企業を回って参観した。一つは【表1】にあるムンチャン企業である。この工場は、仁川国際空港で勤務する人々の作業着であるジャンパーの縫製を主に行っているということであった。工場内はマシンが整然と並び、良く整備された感じを受けた。ちょうど昼食時にさしかかったときだったので、従業員の食事についてたずねたところ、弁当は各自が持参し、会社は食堂でスープを供給しているとのことであった。工場を出るときに、南から到着したトラックからは、冷凍の餃子やトック、卵、ニンジン、ネギなどが降ろされていたので、餃子スープ(マンドウクック)を出しているのかと聞いたら、「そうだ」とのことだった。



【写真6】ムンチャン企業の生産ライン

【表1】開城工業地区への進出企業一覧

会社名	業種 (小分類基準)	主要生産製品	投資金額 (億韓国ウォン)	北側労働者雇用予定 (~06年)(名)	販売先
サムドク通商	履物製造	履物	50	1386	本社納品
ムンチャン企業	縫製衣服	航空機勤務服	38	214	国内納品
ブチョン工業	電気供給、制御装置	ワイヤーハーネス (電気配線部品)	45	300	本社納品
マジックマイクロ	電子部品、映像装置	ランプアSEMBリー (LCDモニター用)	30	360	国内販売
ヨンイン電子	電子部品	トランス、素子コイル	40	260	本社納品
テファ燃料ポンプ	自動車部品	自動車燃料ポンプ	50	135	本社納品
テソン産業	プラスチック製品製造	化粧品容器	60	359	本社納品
SJテック	プラスチック製品	半導体部品容器	40	390	本社納品
ホサンエース	一般機械製造	ファンコイル (空気清浄機部品)	26	150	本社納品
シンウォン	縫製衣服	衣類	38	266	国内販売
リビングアート	その他金属製造	厨房機器	45	715	70%日本・EU輸出 30%国内販売
ロマンソン	時計および部品製造	腕時計、ジュエリー	103	715	本社納品
TS精密	半導体、電子部品製造	半導体金型部品	23	28	本社納品
ジェイシーコム	通信、放送設備製造	光通信部品、素材	43	608	本社納品
ジェヨンソルテック	その他機械製造	自動車電子部品金型	70	220	本社納品

(出所) 統一部ホームページ (<http://www.unikorea.go.kr/kr/KUN/KUN0101R.jsp>)

次に参観した工場はテソン工業(テソンハタ)である。この会社には日本から10%の出資が行われており、そのため名前がテソンハタとなっているようだ。化粧品の容器を作っている工場、日本からの技術者が2名常駐しているとのことであった。日本人のうちの1人に、生産の現状や展望などに説明してもらいながら工場を回った。

この工場では、世界レベルの製品を生産しているということだった。しかし、不良品を見抜く目がまだ不足しているとのこと、日本に持ってくると25%程度が不良品になるとのことだった。しかし、開業後2カ月で現在のレベルまで達したことから考えると、3年でしっかりとした生産ができる工場に育て上げることは可能であろうとのことであった。

工場を2軒参観した後に、開城工業地区を離れ、開城市内に向かった。工業地区を出ると、いままでの韓国の風景が突然、北朝鮮の風景に変わった。このような風景の変化を通勤バスの中で見ている開城工業地区の労働者には、新たな南北関係が日常として刻み込まれているのだろう。

開城工業地区の存在は、新たな南北関係の象徴としての意味も大きいように思われた。しかし同時に、工業団地は進出企業にとっては、本来的に利益追求の場でもあり、政治的な影響を受けずに企業活動ができることがメリットとなっている。

今後、開城工業地区の開発をめぐって、南北間でさまざまな意見対立や利害の対立が発生するであろうが、その困難を乗り越えながら、正常にビジネスが行える環境を作っ



【写真7】テソンハタの生産ライン



【写真8】テソンハタの生産品(Dior)

ていくことが、北側にとっても南側にとっても重要な仕事
になっていくことではないかと感じた訪問であった。