

北朝鮮羅津港訪問記

ERINA客員研究員 成実信吾

2005年11月29日に日帰りで北朝鮮の羅津港を訪問する機会を得たので、同港の最新の状況を報告する。

【羅津港とは】

北朝鮮の北東端に位置する同国最大の港。1938年に日本の手により建設された港であり、戦前は東京から新潟を経由して満州国の首都・新京（現在の長春）を結ぶ幹線のゲートポートとして栄えた港であった。1965年から旧ソ連が同港を使用していたが、1974年から商業港となった。

同港は、現在も中国東北部の貨物の出海口としての役割を担っており、韓国の釜山港との間に定期コンテナ航路が開設されており、韓国と中国延辺朝鮮族自治州などの中国東北部を結ぶ貨物輸送ルートとなっている。

【羅津港への道】

羅津港へは、先ず中国の延吉へ飛び、そこから陸路国境を目指す。この辺りは、中国、ロシア、北朝鮮の三国が国境を接しており、国境が複雑に入り組んでいるところである。

中国側の道路は良く整備されており、延吉から図們までは高速道路、図們から国境の圈河までの道も舗装され、トンネルもある高規格の道路が続く。ところが、北朝鮮側に入ると一転して未舗装の3つの山を越える九十九折の山道となる。断崖絶壁の山肌を縫う道で、もちろんガードレールなど無いので、ハンドル操作を誤ると、谷底に突っ込む危険な道である。

我々は、2005年11月28日6時45分に延吉を出発した。その日は朝から激しい降雪が続いたが、中国国内は道路が良いため、移動に支障はなかった。

高速道路と一般道を使い、9時ごろには圈河の中国国境検問所に到着した。中国側の手続きはスムーズで、15分ほどで通過できた。

出国検査が終わると、中国と北朝鮮の国境となっている図們江に架かる元汀橋を渡って、北朝鮮に入る。川は幅が数百メートルあり、両国の検査場の間には有料シャトルバスが走っている。料金は一人5人民元。バスは、両国の検査場がオープンしている9時から17時まで運航している。

元汀橋の北朝鮮側の袂には衛兵が立っており、シャトルバスの乗客はこの衛兵のパスポート検査を受ける必要がある。

それが済むと、バスは北朝鮮側の国境検問所である元汀検問所に到着する。

我々は、10時ごろ元汀検問所に到着し、北朝鮮側の招待単位が招待状を持って羅津から到着するのを待った。この招待状が無ければ入国出来ない。ところがいくら待っても来ない。税関の人が親切にも、羅津の招待単位に電話を入れてくれたところ、東京で渡航手続きを行った会社と羅津の招待単位との連絡に不備があって、我々の訪問がうまく伝わっていなかったようであった。招待単位の人を押っ取り刀で駆けつけてくれる、とのことだったが、何時までたっても来ない。検問所の終業時間が迫ってきたため、我々は28日の入国を諦め、一旦中国側に戻ることにした。そして、国境に最も近い中国の都市、琿春までバスに乗って戻り、一泊した。



北朝鮮側検問所から見た元汀橋

翌29日は、前日とは打って変わった雲ひとつ無い快晴であった。早朝、北朝鮮の招待単位に電話して入国したい旨を電話したところ、昨日は雪でスリップするトラックが相次いだため、道が塞がれ、車が国境までたどり着けなかったが、今日は大丈夫とのことであった。我々は、当初羅津で一泊する予定であったが、後のスケジュールが詰まっているため、日帰りで訪問を強行することとなった。

北朝鮮側の検問所に到着すると、間もなく招待単位が到着し、無事入国することが出来た。

検問所から羅津へ至る道は確かに急で雪が積もっていたが、踏み固められ、滑り止めの砂が撒かれたようで、メンテナンスが行き届いていると思った。途中でトラックとすれ違ったが、降雪で道幅が狭くなっていたのにすれ違えたということは、道路の拡幅が進んでいる、ということなの

か。

途中に一ヶ所、道路の上を鉄道が通る陸橋がかかっているとあった。この高さが一見して、コンテナが引っかかると思えたが、後で調べたところ、やはりハイキューブコンテナ（高さが9フィート6インチのコンテナ）は、通行できず、気がつかない運転手が良く橋の梁にコンテナをぶつけるそうである。

国境からわずか60kmの距離を2時間かけて、我々は羅津に到着した。

【羅津港について】

同港には埠頭が3つあり、この3埠頭に合計9つのバースがある。バースの水深は平均9mあり、中でも第三埠頭にある第九バースは水深12mある。

同港はコンテナ船とバラ積貨物船用の港となっており、タンカーは隣接する先峰港に入る。

クレーンは、ロシア製の古いもので、5トン級が10基、10トン級が4基、合計14基が稼働しているが、コンテナ船が着岸するバースのクレーンについては30トンまで吊れる様に整備されているとの情報がある。

港としては、入り江に面していて外海の波浪に常時晒されることはないが、唯一南西方向に遮蔽となる防波堤がな

いため、冬の風の強い時にはうねりが発生することがある。

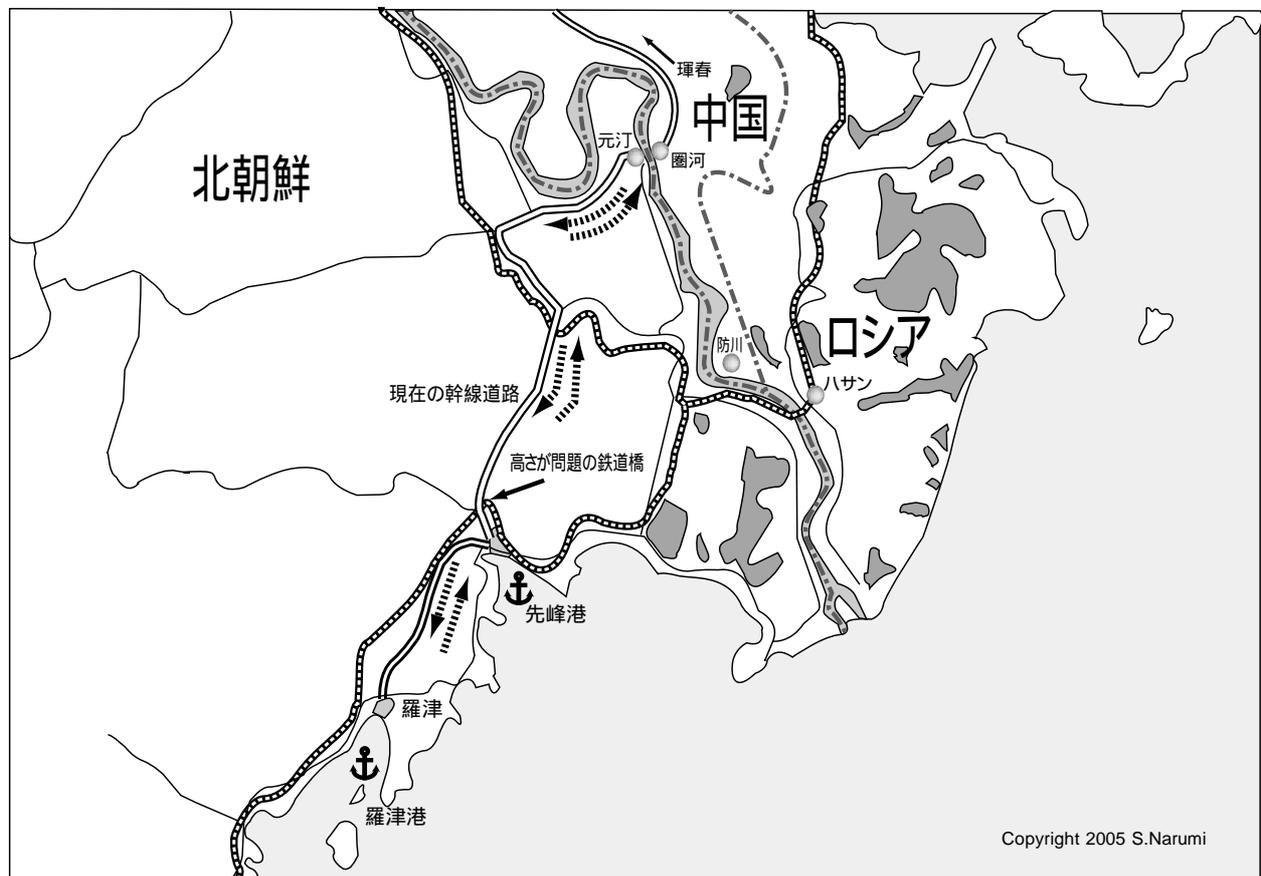
タグボートは2隻あるが、利用する船によっては、パワー不足となるようである。

入出港は、建前は24時間入港可能であるが、実際は日の出から日没までに限られる模様。但し、出港についてはぎりぎりまで対応してくれるようである。入港については原則通りの運営となっている。

港湾労働者は約1,000人、勤務時間は日の出から日没までとなっており、季節によって始業終業時間が変化する。



コンテナ船が着岸する第7バース



Copyright 2005 S.Narumi



第7バース



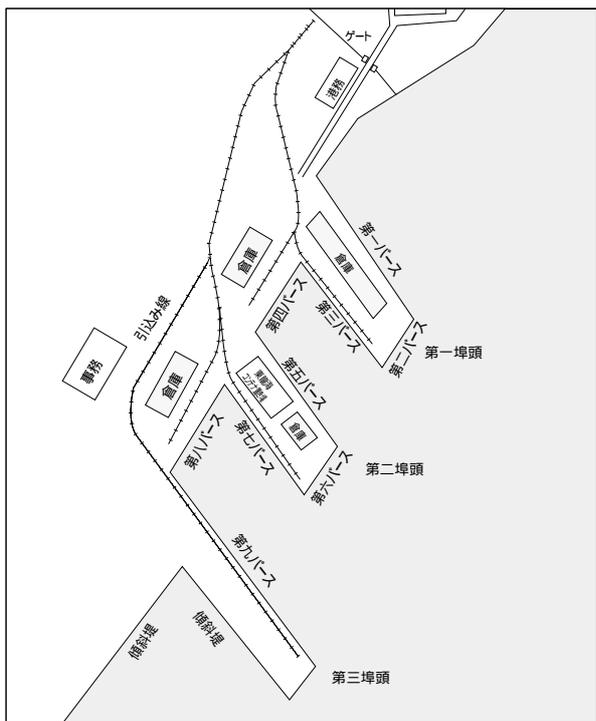
タグボート

時間外労働は、状況によりある程度は可能とされている。

【同港の将来の計画】

同港は、韓国と中国東北部の中継港としての機能を有するが、大きな問題がある。それは、同港と中国国境までの道路がネックとなる。以前からこの道路の改良が計画されたが、資金不足から挫折し、現在に至っている。

2005年9月、中国の民間企業が、中国吉林省、琿春市と共に北朝鮮側と合弁会社を設立し、この道路改良と羅津港の改良に乗り出すこととなった。道路を運営する合弁会社は、会社としての営業期間が50年で、道路を改良して有料道路とし、収入を得るもの。道路は、既に測量が完了し、



Copyright 2005 S.Narumi

2006年3月に着工、2006年年末に完工することになっている。

一方、港湾も、中朝の合弁会社が改良工事を行い、50年間運営し、取り扱った貨物のトン数で収入を得る、というもの。但し、取り扱った貨物量が全て収入になるのではなく、上限があるとのことであった。

【所見】

想像していたよりも、羅津港は広く、設備は古いもののよく整備されているように見えた。但し、北朝鮮全体の問題であるが、電力不足から荷役に支障が出ていることが問題であろう。発電機を持ち込んでも、燃料が無いため動かないという状況にある。

港には、韓国の船会社のコンテナが置かれており、港への行き帰りにもこの会社のコンテナを積んだトラックを良く見かけたので、韓国と中国東北部を結ぶルートとして機能していることが感じられた。

一方、国境で一日出迎えを待っていた時、多くのトラックドライバーが貨物の通関手続きを行っていた。中には、羅津経由で韓国に運ばれる貨物もあるだろうが、かなりの量は北朝鮮に向かうと思われた。中朝両国の経済的な結びつきは強いと実感した。

今回初めて北朝鮮に入国し、羅津のマーケットも参観したが、女性がカラフルな服を身につけているのには驚いた。又、マーケットには商品がたくさんあり、買い物をしている人も多数いた。2005年は、久しぶりに豊作であったので、人々の表情にもゆとりが感じられた。残念であったのは、マーケットを始め、撮影禁止の箇所が多く、皆さんにお見せ出来ないことである。