

会議・出張報告

平壤、開城出張記

ERINA調査研究部研究主任 三村光弘

2008年2月23日～3月5日の間、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）の平壤と開城、開城工業地区（開城工団）を訪れた。今回の訪朝は、北朝鮮の研究者および経済官僚との意見交換と開城工業地区の建設状況についての視察が主目的であった。

新潟～平壤の空の旅

今回の訪問では、スケジュールや航空券価格の関係から、往路は新潟～ソウル～瀋陽～平壤というルートで訪問した。新潟から瀋陽までは、大韓航空のソウル経由、中国南方航空の哈爾濱経由、中国東方航空の上海経由のルートがある。毎日運行している大韓航空と、週4便運行の中国南方航空が多く用いられるルートだが、今回は大韓航空を利用した。したがって、新潟～ソウル～瀋陽は大韓航空、瀋陽～平壤は高麗航空の利用となった。

仁川発瀋陽行きのKE831便は、仁川空港を出発してから黄海を北西に向かい大連上空まで行ってから、針路を北東にとり、遼東半島を北上する形をとる。これは直線ルートをとると大韓民国（韓国）から北側に直接入ってしまうためだ。ソウル～平壤間のチャーター便も運航されるようになった南北間であるが、直行航路はソウルを出て、黄海の真ん中まで西に針路をとって、その後北上、そして東に針路をとって平壤に到着というルートになっている。これは、旅客機を南側（あるいは北側）からの攻撃と誤認しないためにそうしているそうだ。そのため、韓国から中国・東北地方に向かう飛行機はほとんどすべて大連の上空を経由するルートを取る。

瀋陽空港には、定刻（9時10分）に到着した。北京首都国際空港以外の中国の空港では、国際線同士の乗り継ぎであっても、必ず一度中国に入国し、そのあと出国するという手続を踏まなければならない。荷物についても、瀋陽の場合スルーチェックインができないので、一度受け取ってから、再度チェックインする必要がある。税関検査も通常通りあるが、乗り継ぎする飛行機の航空券のコピーを用意しておく、乗り継ぎ客と言うことである程度便宜を図ってもらえるようだった。今回は、ビザ配達サービスを利用したので、まず北朝鮮の瀋陽総領事館から配達に来ている人にビザをもらい、その後搭乗手続をした。

平壤空港にはほぼ定刻に到着した。平壤空港にはボーディングブリッジはなく、すべてタラップとバスによる乗降になる。これまで、平壤空港のランプバス（航空機とターミナルビルの間で旅客を輸送するバス）は1980年代に製造されたと思われる日本製の普通のバスだったが、今回はワイドボディのノンステップバスになっていた。

バスの中からは、駐機中の飛行機が見えるが、今回は写真1のように、昨年末に引き渡されたと報道されていた新型機ツポレフ204（Tu-204）を見ることができた。このTu-204はウラジオストク航空が新潟線に就航させているものと同じロシア製の新型機で、今後瀋陽線や北京線に投入されるそうだ。Tu-204は、国際民間航空機関（ICAO）が定める騒音規制（カテゴリー3）にも適合しているので、技術的には日本の空港にも就航が可能になっている。ウラジオストク航空に乗ったときの感じからすると、A-320やB-737NGと同等（座席は少し劣るが）の快適性なので、就航すれば高麗航空のフライトの快適性は相当向上するようになると思う。

空港ターミナルに入って見ると、空港の案内表示がヨーロッパの空港でよく見られるような絵文字（ピクトグラム）を多用したものに変更されていた。また、内装も一部改造されており、より使いやすい空港を目指して改善が行われている様子を知ることができた。

ニューヨークフィル平壤公演

2008年2月26日、平壤時間の18:00から平壤市の東平壤大劇場で、ニューヨークフィルハーモニックオーケストラの平壤公演が行われた。当日、公演を観覧したいと朝鮮側のカウンターパートに要請していたのだが、ニューヨーク



写真1 平壤空港に駐機中のツポレフ204

フィルが朝鮮の人々、特に若い人々を優先的に招待したいという意向であったため、生放送となった朝鮮中央テレビでの鑑賞となった。

公演はまず、北朝鮮の国歌である「愛国歌」からはじまり、米国国歌「星条旗」、ワーグナーのオペラ「ローエングリン」第3幕序曲、ドボルザーク交響曲第9番「新世界より」、ガーシュインの「パリのアメリカ人」、ビゼーの「アルルの女」からファランドール、パーンスタインのオペレッタ「キャンディード」序曲、最後に「アリラン」で終わった。

オーケストラの演奏が国歌から始まるということ自体が、この公演の政治的な性格を物語っている。とはいえ、北朝鮮の国歌が米国のオーケストラによって演奏され、朝鮮の公式な場所でおそらくはじめて、米国国歌が演奏されたことは、米朝の関係改善が歴史的必然であることを聴衆に感じさせたのではないと思う。

私が今回平壤で会った人の多くが、この日の生放送を見逃すまいと家路を急いだそうだ。北朝鮮国民のすべてがこの公演に興味を持ったかという、おそらくそうではないだろうが、中央政府の官僚たちや知識人についていえば、かなり多くの人たちが、大なり小なり関心を持っていたことは確かだと思う。今回の公演は、少なくとも朝鮮のエリート層に対してはかなりの反響を呼んだと言っていられる。

今回のニューヨークフィル平壤公演につづき、今年の秋には、北朝鮮の国立交響楽団のロンドン公演が予定されている。欧州も米国に続き、芸術の面からの交流を深めようとしている。学問や芸術を尊ぶ朝鮮の伝統を、関係改善に役立てようとしているのは、大変賢い戦略だと思った。

1990年代の後半まで、日本製品があふれていた平壤の街にも、最近は中国製品や韓国製品、欧州製品が増えてきている。日本との貿易が止まっているせい、為替レートが急激に変化しつつあるせい、平壤市内では日本円の受け

取りを渋る店が増えてきた。北朝鮮に対する日本の影響力の退潮は、はっきりした形で現れてきている。日本も将来的に北朝鮮に対してどのようなスタンスで接していくのかをしっかりと考えて、行動しないといけない時期が来ているのではないかと思った。

平壤の変化

年々、少しずつ変化していつている平壤だが、今回の訪問で感じた変化はまず、平壤大劇場の正面に高輝度の画面が登場したことだろうか。昼間はあまり感じないが、夜になると街灯はあるが街全体の明るさが日本よりは弱いこともあってその鮮やかさはひととき目立つ。いろいろなプロモーションビデオやスローガンが流れていた。写真3の中央で光っているのがそれだ。

滞在中、革命歌劇「花を売る乙女」の公演をこの平壤大劇場で見た。劇場内は9割くらいの人の入りだった。2月後半でまだ寒かったが、暖房は入っていなかった。街のあちこちで模様替えが行われ、経済回復が実感できるなかでも、エネルギー事情はかなり厳しいということだろう。その中でも、地下道のLED照明や電球型蛍光灯の導入など、科学技術を生かして、生活の質を落とさずにエネルギー消費を抑制する政策が採られている。

その他の変化といえば、平壤市の楽浪区域、統一通り市場の大同江畔の区画に「クムガン通り (KKG Avenue)」というホテルを中心とした一連のサービス施設が建設されようとしていることだろうか。「金剛経済開発総会社」という会社が施工主になっている。案内人の話によると、香港資本だそうだ。開発予想図を見ていると、大同江の中州である羊角島にまで橋を架けるなどかなり大規模な開発になるようだ。この完成予想図のうち、どこが建設されるのかははっきりわからないが、実際に工事は始まっており、ダンプや重機が動いていた。平壤の人たちにとっては、こ



写真2 ニューヨークフィル平壤公演(米国国歌の演奏)



写真3 平壤大劇場に高輝度の画面登場



写真4 クムガン通りの完成予想図



写真6 開城工業地区第1段階地区



写真5 クムガン通りの建設工事現場



写真7 アパート型工場の新築工事看板

のような大型の投資案件が動き始めていることが、経済の回復基調とも相まって、自信につながっているようであった。

開城への旅

3月2日～3日の日程で、開城市と開城工業地区（開城工団）を訪問した。開城市は高麗時代の首都であり、朝鮮時代（李朝）には開城商人の活躍でも有名であった街だ。平壤の南方約160キロの地点にあり、片側2車線の高速道路で結ばれている。北朝鮮の高速道路は他に、平壤～元山、元山～金剛山、平壤～妙香山などがある。

平壤を日曜日の朝に出発した。日曜日は、特別の許可がないと車を走らせることができないようになっている。そのため、平壤市内の道路も空いている。宿泊していた平壤高麗ホテルから、平川区域に入り、忠誠の橋を渡り、そのまま高速道路に入り、南下する。開城までの所要時間は、途中のチェックポイントでの停車時間を含めて約2時間強。この日は途中から雪が降り始めたので、開城付近でかなりの徐行を強いられたためだ。一般的には2時間あれば到着する。

高速道路はトラックの通行を原則的に禁じているので、走っているのは乗用車とバスが主だった。通行量は元もと少なく、昼間で5分に1台といったところだろうか。この日は日曜日だったため、車は都市間バス以外、ほとんど見かけなかった。

開城市内に入り、宿泊先である子男山（チャナムサン）ホテルへと向かう。市内の道路には雪が積もっており、住民を動員して除雪作業中であった。

ホテルにチェックイン後、まず食事の注文。まだ寒いこの時期、このホテルの宿泊客は私（と同行者2名プラス運転手）だけ。先に注文しておかないと食事が食べられない。ホテルの人の説明によれば、最近始まった南側からの開城観光は日帰りなので、ホテルの食堂だけを利用して、宿泊はしないとのこと。ホテルの1階ロビーには、大量のお土産が売られていたが、その謎が解けた。南側からの観光客を目当てに、お土産販売のスペースを増設したためだった。

開城工業地区（開城工団）見学

3月3日の朝、ホテルをチェックアウトし、開城工業地区へと向かう。ホテルから地区の入り口までは約8キロ。



写真8 アパート型工場の新築工事現場

途中に1カ所チェックポイントがある。開城工業地区は、南側からの人員も出入りする特別な地域のため、国内の他地域からの出入りには制限がある。地区の入り口で、今度は正式に地区入りのための手続を行う。ここで手続のために20分ほど待つ。

地区に入ると、昨年3月に訪問した時には建設予定とされていた技術教育センターが完成していた。基盤施設は基本的にすべて完成していると報じられていたが、実際にかなり多くの建物が完成していた。

まず、現代峨山開城事業所を訪問し、キム・チョルスン所長より開城工業地区開発の現状について説明を受けた。開城工業地区の第1段階は2008年末頃にはほぼ入居企業の工場が竣工し、生産を開始する予定であるようだ。また、第2段階の工事についても、2007年の末頃から地質調査を中心とする基本調査に入っており、2008年4月には調査が終了するとのこと。その後、3～4カ月で設計が終了し、韓国政府との交渉を経て、予算を確保した後、2008年末から工事に入る見込みであるとのことだった。第2段階の150万坪（約4.96平方キロメートル）の用地を造成し、インフラ施設を完備するには、少なくとも2～3年はかかるとのことだった。150万坪すべてではなく、段階的に造成を行えば、第1段階で利用しているインフラを共用しながら、早い時期に供用開始できる部分もあるとの説明だった。

現代峨山の事業所を後にして、次にアパート型工場の新築工事現場を見学した。アパート型工場とは、事業者が先に工場を建設し、入居者に貸し付ける形の貸し工場のことだ。新築工事現場では、南側から搬入された機材や資材を利用して建設工事が行われていた。鉄筋コンクリートを打つときの鉄棒などは、すべて南側から搬入し、使い終わればまた搬出するとのこと。南北交易統計で、鉄製の構造物の搬出入が多いことが気になっていたが、現場に大量の鉄



写真9 汚水処理場

製の棒などが積まれているのを見て、「ああ、これが」と納得した。

鉄道駅を見たいという希望を出しておいたのだが、駅は地区の外にあるため、出入りの手続が煩雑だということで、地区の端にある汚水処理場の前から、駅を見せてもらった。昨年12月から運行しているムンサン～板門間の貨物列車が、南側の機関車と緩急車の2両編成で停車していた。ソウルから70キロしか離れていないという地理的条件から、ほとんどの荷物がトラックで運ばれるため、貨物は非常に少ないとのことだったが、この日も貨物はなく、列車だけが往復する、南北鉄道運行の練習のような運用だった。

その後、韓国国内市場向け衣料品を製造する「シンウォン」の工場を見学した。この工場では、2005年2月に生産を開始し、5つのラインで340名の労働者で操業を開始した。現在では、15のラインで北側880名、南側10名の人員を使って操業しているとのことだった。2008年2月現在で同社の韓国国内市場向け商品の14%、シンウォン全体の7%を開城で生産しているようだ。現在の工場の敷地はモデル団地区域の2,500坪（約2,600平方メートル）だが、すでに第1段階の本団地に10,000坪（約3万3,000平方メートル）の敷地を確保済みで、2008年4月に工場建設を開始し、09年3月頃までに32ラインを持つ工場が完成する予定とのことだった。完成後は、総人員が3,200名にまで増加する予定とのこと。すでに操業開始後3年を経過している工場だけあって、女性が9割以上を占める職場では、労働者がきびきびと働いていた。工場は全館禁煙で、建物の外にある喫煙スペース以外での喫煙は禁止されているとのことだった。その喫煙スペースで、南側と北側の労働者2名ずつが仲良く煙草を吸っているのを見た。2005年11月に訪問したときには、南北の人々の間にはまだ緊張感が残っていたように思うが、今回の訪問ではいろいろな場所で、南北の人々がリラックスした態度で接しているのが印象的だっ

た。

平壤～瀋陽鉄道の旅

今回の出張の帰りには、平壤～瀋陽間で国際列車を利用した。現在、平壤発の国際列車は中国・北京行きが週4便とロシア・モスクワ行きが週1便運行されている。北京行きは月、水、木、土曜日の10時10分に平壤を出発し、翌日の08時29分に北京に到着する。平壤発月曜と木曜が朝鮮鉄道の車両で中国製の中国鉄道25K型相当で空調用ディーゼルエンジンを搭載したエアコン付き車両（ただし暖房は石炭）を利用している。水曜と土曜は中国鉄道の車両で、ドイツ製（旧東独）の18型車両を使用している（エアコンなし）。一般的には上級寝台（軟臥）と一般寝台（硬臥）がそれぞれ1両だが、多客期には平壤～丹東間で朝鮮鉄道の寝台車が1両増結されることもある。いずれも、各国内では国内列車に併結される。モスクワ行きは土曜日の10時10分に平壤を出発し、翌週の金曜日の17時57分にモスクワに到着する。ロシア鉄道の車両で、平壤～瀋陽間は平壤発北京行きの国際列車に併結され、瀋陽駅で一晩過ごした後、北京から来るモスクワ行き国際列車（中国国内ではK19）に併結され、モスクワに向かう。

今回は、水曜日発の列車を利用したので、中国鉄道の車両だった。各車両の乗降口に立っている乗務員（中国人）にきっぷを見せて車両に乗り込む。中国人らしくないからか、中国語で「朝鮮人か」と聞いてくるので、「日本人だ」と答えると、「日本人！！」と絶句していた。日朝関係がこんなに悪化しているのに、平壤に来ている日本人は珍しいのだろう。今回、軟臥車の4人用コンパートメントに同席したのは、中国・河南省からやってきたエンジニアの2人連れだった。

平壤駅を10時10分に出発した「赤旗号」電気機関車牽引の国際列車は、平壤市内では比較的ゆっくり走るが、郊外に出ると時速80キロくらいで走るところもある。平壤を出た列車は途中、新安州、定州、宣川、塩州に止まり、新義州には15時15分に到着することになっている。

昼食時には、久しぶりに食堂車を利用した。食堂車は国内列車との境に連結されていて、どちらからでも来ることができるようになっている。メニューは定食が5ユーロだ。鶏肉、魚のフライ、豚肉料理、野菜料理など5品で、キムチとご飯、スープが付く。味は素朴で結構美味しい。ただ、車両の整備状況が悪いせいか、中国鉄道の車両よりはよく揺れた。この日は、以前食堂車で食事をしたときよりも速度を上げて走っていたようだった。

1990年代後半以降、長らく電力事情が悪かったことか

ら、列車が遅れることが多かったのだが、今回はほとんど遅れずに、15時23分に新義州に到着した。いつもより揺れるなど思ったのは、速度が速いせいだった。最大で2時間程度遅れることもあっただけに、平壤～新義州間225キロの地域において全般的に電力事情が好転しているを感じた。

北朝鮮側国境駅である新義州駅到着後は、約2時間半の停車時間の間に、出国審査、検疫、税関検査を車内で行う。税関検査も車内で行うため、X線検査機などは使わずに、荷物を直接開けて検査をする。この検査はかなり厳格で、列車が遅れずに到着すると余計に厳格になる。なので、列車が時刻通りに運行することは旅行者にとってありがたいもあり、また迷惑でもある。

新義州駅を出発した列車は、ゆっくりと鴨緑江にかかる橋を越え、7分程度で中国・丹東駅に到着する。到着後、同じように入国審査、検疫、税関検査を車内で行う。中国の税関検査は果物や肉類を持っていない限りほぼフリーパスで、検疫も体温を測るだけだ。いつもながら、余りの簡単さに拍子抜けしてしまう。入国審査が終わり、パスポートを入管職員が配ってくれば列車から降りて、散歩してもよくなる。その後、中国側の国内列車の車両を連結する作業があり、国内列車の乗客が各々の車両に乗り込むと少しして発車となる。

丹東を18時31分（中国時間）に発車した列車は、途中鳳凰城と本溪に停車し、瀋陽には22時09分に到着する。

丹東～北京を結ぶK28急行列車の食堂車は北京の列車段（運転所）が担当している。そのため、料理は北京風だ。エビと卵とキュウリの炒め物（木須蝦仁）とタマネギと牛肉の炒め物、ご飯・スープセット、ビールを注文する。しめて65元。肉や野菜の味は、北朝鮮の方が濃かったような気がした。でも、久しぶりの中華料理なので、美味しくいただいた。

列車はほぼ定刻に瀋陽駅に到着した。列車はこれから北京まで走り続けるが、筆者は瀋陽で列車とはお別れだ。雪が降りしきる中、瀋陽駅のホームに降り立った。