

# 会議・視察報告

## 羅先出張記

ERINA 調査研究部研究主任 三村光弘

2010年8月9日～11日、2005年11月以来約5年ぶりに（ERINA REPORT vol. 68の成実客員研究員の訪問記を参照されたい）北朝鮮の羅先特別市を訪問し、羅津港や市内の市場等を訪問した。

図1 羅先経済貿易地帯周辺地図



（出所）ERINA作成

今回の訪問では、日本からソウル経由で中国・吉林省の延吉に入り、その後延吉から琿春市を通り、圈河税関で中国を出国し、図們江（朝鮮側では豆満江）にかかる圈河橋（朝鮮側では元汀橋）を渡り、元汀税関で北朝鮮に入り、先鋒を通して羅津に向かうルートをとった。

延吉から圈河税関までは、約130キロ。途中、図們までは高速道路が開通しており（2010年9月、図們から琿春までも開通）、約2時間の道のりであった。圈河の税関にある売店で、中国で使う携帯電話を預け（手数料1台あたり5元）、出国手続をする。中国側の手続は至って効率的で、30秒ほどしかかからない。税関手続も申告するものがなければ荷物をX線検査機に通すだけの簡単なものであった。

中朝間にかかる圈河橋（元汀橋）は、徒歩での横断が禁じられているので、自分の車をもたない人は、北朝鮮の元汀税関との間（約700メートル先）を結んでいるバスに乗る必要がある。バスはワンマンカーで5元（約70円）で、距離にしては相当高いが、一応「国際線」なので仕方がない。ちなみに、琿春と羅津の間には一日に2往復（1往復との情報もある）の国際定期バスが運行している。

この橋は、今年の春、中国側の資金で全区間の路面のコンクリートの打ち直しと橋体の補修やボルトの締め直し、

橋脚の補強などを行った。写真1のとおり、路面はしっかりと整備され、橋を渡る時に揺れなどはなかった。中国側の道路標識では、通過できる最大重量は25トンとなっていた。しかし、幅員はそれほど広くなく、大型車のすれ違いができないため、今後通行量が増加する場合には、もう1本、橋を架ける必要が出てくるだろう。

写真1 修復後の元汀橋（圈河橋）の路面



（出所）筆者撮影（以下同じ）

写真2 圈河橋（元汀橋）の全景



元汀税関到着後、北朝鮮の入国手続に入る。まず検疫の体温測定から始まって、出入国審査、税関と手続が進んでいく。羅先経済貿易地帯の居住権を持っている外国人は自分で手続をするが、観光客や一般の訪問客は、迎えに来た案内人が手続を代行する。今回は、税関に予想よりも早く到着したために、1時間ほど案内人を待つことになった。税関検査では、携帯電話やコンピュータなどの情報機器と、書籍類に神経を使っているようであった。携帯電話は税関

に預けることになっており、搬入は不可である。コンピュータの持ち込みはケースバイケースで判断されるようであった。

税関検査を終え、四輪駆動車で羅津に向かう。元汀から先鋒までの40キロの区間は、非舗装道路であるため、羅津まで54キロの距離を1時間半ほどで行くことになる。非舗装道路と言っても、砂利を混ぜた道で、よく整備されているので、天候さえよければ通行には問題はない。ただし、降雨、降雪時に重量のある大型車が通行する場合には、道路を著しく損傷させるし、スリップ等の危険もあるので、道路の舗装と、峠を含む一部区間の整備の必要性が1990年代から指摘されている。

中国・大連にある「創力」という会社が、琿春でとれた褐炭を中国の江南地方の火力発電所の燃料として、羅津港から海路で需要地まで輸送するプロジェクトを準備中である。石炭を積んだダンプが安全にすれ違いできるように、峠道の幅員が狭いところを広げる作業（崖を発破）を行っていた。

写真3 元汀から先鋒へ向かう道



先鋒からは、片側1車線の舗装道路となる。左手に勝利化学工場を見ながら、車は快調に走る。勝利化学工場は、原料となる原油がロシアから供給されないため、稼働していないとのことであった。

到着した夜は、羅先市人民委員会の人々と会食をした。羅津の名物だというウニ（日本に輸出していた規格で加工したもの）、カニ（中国には日本が買ってくれたほどの値段では売れないとのこと）などの海産物と、にがりではなく海水を使って固めた通称「羅津豆腐」、下漬けをするときに同じく海水を使って作ったキムチなど、自然豊かな地域ならではの特産品を賞味した。今後観光が盛んになれば、鮮度もよく、加工技術も高いこれらの海産物は日本人の口にも合い、名物になると感じた。

写真4 羅津の名物



羅先市で外国投資誘致を担当するある職員は、今年1月に羅先市が特別市になり、「羅先経済貿易地帯法」が改正され、これまでよりも積極的に外国からの投資を誘致するようになったと説明しながら、日本からの投資の受け入れに積極的な様子を見せていた。現在の日朝関係や国連制裁、日本独自の制裁措置の内容を説明しながら、日本企業が北朝鮮と取引できる環境をつくるには、両国間の懸案問題や核問題の前進がなければならないと言うと、担当者は非常に残念な表情で話を聞いていた。これらの問題は、基本的に中央政府が管轄する問題であり、羅先市当局がどんなに努力しても変えられる問題ではないだけに、こちらも非常に残念な気持ちになった。

翌10日は、羅津港を見学した。羅津港では、中国企業「創力」が石炭積み換えのために利用すると言われている第1埠頭をまず見学した。第1埠頭には、1980年代に在日朝鮮人系の企業が投資して建設したと言われている上屋がある。もともとは旧ソ連から鉄道輸送されてきた化学肥料を羅津港から積み出すために使われていた。この上屋は、きれいに清掃されており、いつでも使用可能な状態であった。

写真5 羅津港第1埠頭の上屋の内部



次に第2埠頭、第3埠頭の順番で見学をした。第2埠頭

には、羅津～釜山航路に投入されていたコンテナ船「麝香山（サヒャンサン）」が、南北経済交流の中断に伴い係留されたまま、荷役も行われていない姿を見た。前回の訪問の際には、第2埠頭にコンテナが積まれていたが、今回はコンテナの姿を見ることはなかった。

#### 写真6 羅津港に係留されているコンテナ船「麝香山」



その後、観光地である琵琶島や市内を視察した。琵琶島には、中国の江蘇省から来た団体がバスを乗り付けて訪れていた。新鮮な海産物に興味があるようだったが、ナマコの刺身（1匹60元）があるにもかかわらず、食べたことがないので遠巻きに見ているだけだった。ガイドがナマコの薬効などをしっかりと説明できれば、売り上げが伸びるはずだが、客の出身地や食習慣に応じて、セールストークを

するほど、ガイドの教育ができていないのかもしれない。

港の見学後、市場を見学した。羅津の市場は、前回の訪問時よりも建材売場が増設され、少し大きくなっていた。ここではコメが売られており、中国米は1キロ900ウォン、朝鮮米は1キロ1,100ウォンで取引されていた。販売されている商品は平壤の統一通り市場と大差なかったが、海産物の鮮度は非常によく、匂いのするものはほとんどなかった。海辺の街なので、人々の海産物に対する要求度が相当高いのだろう。副食品コーナーも充実しており、ジャガイモデンプンで皮を作った餃子（中身は豚肉と野菜、春雨）やイカの腹の中にコメをつめたスンデ（イカめし）など、スナック代わりに食べられるものも多かった。値段は前者が3つで300ウォン、後者は600ウォンであった。中国元1元が実勢レートで200ウォン程度であったので、中国と比較すると前者は同じくらい、後者は割合安めの感じであった。

最終日は、往路と同じルートで羅津から先鋒経由で元江に行き、元江橋（圈河橋）を渡り、中国の圈河税関から中国に入った。出国手続では、税関でデジタルカメラの内容を一通り見るほかはこれと言った検査はなく、スムーズに出国することができた。中国の入国に際しても、X線で手荷物を検査する以外は特に開披検査もなく、入国審査も効率的であった。