

DMZ へ伸びる京義線

ERINA 調査研究部主任研究員 辻久子

2000年6月の南北首脳会談をきっかけに進められた南北協力プロジェクトの代表として注目されているのが、ソウルと平壤を結ぶ京義線連結である。京義線は黄海沿いにソウル～平壤～を結ぶ朝鮮半島の南北縦断幹線鉄道として日本の植民地時代に建設・利用されたが、朝鮮戦争後の南北分断により断絶された。2000年の時点で南北12kmづつの分断区間があったが、その後双方で鉄道敷設工事が進んでいる。韓国側では約10kmの延長工事が完了し、新たに2つの駅（臨津江と都羅山）が新設された。北朝鮮側でも地雷除去が完了し、韓国の協力の下で建設が進められている模様だ。

一般人の非武装地帯（DMZ）訪問地としては板門店が知られている。私自身、1997年に団体バスで板門店を訪れたことがある。当時は板門店にも緊張感はあまり無く、案内の兵士も観光ガイドのようにリラックスしていたのが印象的であった。パスポートのチェックはあったが写真撮影は自由にでき、軍事停戦会議場に立つ微動だにしない兵士と並んでツーショットを決める人も多かった。現在、板門店を訪れるためには団体が事前に申請して許可を得るなど厳しいチェックがあり、一般の人は訪問しにくくなっている。ソウルのホテルで配布されている1日ツアー一覧にも掲載されていない。

板門店に代わって観光客の人気を集めているのが臨津江から都羅山を訪問するコースである。各種訪問ツアーもあり、ソウルのホテルで気軽に申し込むこともできる。また、このルートは団体客に限らず個人でも気軽に鉄道とバスを利用してDMZを訪れることができる。

2003年11月18日、韓国の友人とソウル駅から京義線の列車に乗り込み、北へ向かった。京義線沿線は新興住宅地になっていて、蒲鉾板を立てたような韓国独特の高層アパート群が次々に現れる。京義線は政治的意義を云々する以前に庶民の足なのだ気付く。駅と駅の間隔が短いためか、ディーゼル機関車に牽引された列車はゆっくり進む。約1時間半走り15程の駅を通過して臨津江に到着。1時間半乗って1,300ウォン（約130円）は安い。鉄道は北限の都羅山まで敷設済なのだが、この時点では臨津江までしか列車の運行はされていなかった。

臨津江駅のホームで迎えてくれたのは、「ソウルまで52km、平壤まで209km」と書かれた真新しい大きな案内板だ（写真1）。一瞬、次の駅が平壤であるかのような気分になった。この距離ならばソウル～平壤は2004年4月に開通予定の韓国版新幹線が開通すれば一時間で結ぶことも不可能ではないと韓国人の友人がつぶやく。

臨津江駅の周りは臨津閣統一公園になっていて、戦争記念碑、ラングーン事件の慰霊碑、自由の橋、レストランなどがある。公園を訪れる観光客の中には大阪から修学旅行で来たという日本の高校生一団の姿もあった。個人訪問者はパスポートを添えツアー料

金（8,700 ウォン）を払い DMZ への立ち入りを申請する。

ここからシャトルバスに乗って DMZ 巡りが始まる。バスは鉄条網の張られた統一大橋の入り口で停車。兵士が乗り込んできてパスポートの提示を求められ、ここから先の写真撮影を禁じられる。最近建設されたばかりの統一大橋は舗装され道幅も広い。97 年の訪問時とは異なり、DMZ 内の道路はどれも真新しい高速道路規格のものだ。京義線と平行して北朝鮮まで伸ばす計画なのだろう。韓国側は道路も鉄道も南北連結への準備がすっかり完了していることをアピールしているように見えた。

最初のスポットは新しくできたガラス張りの都羅山駅だ（写真 2、3）。原野の中にポツリと超現代的駅舎が建っていて、ここだけは写真撮影が OK だ。駅の内部には京義線がユーラシア大陸鉄道に結ばれる夢の地図が掲げられ、「平壤行き」と書かれたホームの案内が開通への期待を感じさせる。

次に高台にある都羅展望台へ案内された。ここからは北朝鮮の農村や開城、板門店などが眺望できる。この日の北朝鮮側は作業や工事を行っている人の気配もなく、不気味なほど静かだった。残念ながら写真撮影は禁止。

三つ目は南侵第 3 トンネル記念館だ。南侵第 3 トンネルは 1978 年に発見された。洞窟の長さ 1,635m、幅 2m、高さ 2m で、完全武装した北の兵力 1 万人が 1 時間以内に移動できる規模であったとされる。トロッコに乗ってトンネルに入ることもできるが今回のコースには含まれていなかった。映像室でマルチ映像の英語版を見せてくれた。その内容は、かつては北朝鮮の南侵野望が非常に強く韓国にとって危険な状況であったが、今ではそのような緊張は無いというものだった。現在の韓国政権の姿勢を反映して、北の南侵野望は過去のもので、現在では北が攻めてくることなどありえないとの論調だ。そして DMZ という危機感を感じさせる言葉の代わりに JSA (Joint Security Area) という用語を使用していた。南北は対立しているのではなく、協力して安全を維持しているとの意味がある。あまりの楽観的論調に、何故在韓米軍を配しているのかと尋ねたくなった。

シャトルバスは板門店を廻って再び臨津江に戻った。晩秋の日が傾くのは速い。臨津閣統一公園の観光客の姿もまばらになっていた。ふと空を見上げると北西から南東の方向へ多数の雁の群れが渡っていく。あるグループは鮮やかな V 字を形成し、別のグループは線形に飛んでいく。はぐれたのか単独で飛んでいるのもいる。渡り鳥が中国東北部や北朝鮮の上空を通り、韓国や日本へ向かっているのだろうか。勝手に線を引いて対立する人間よりも悠々と DMZ を越えていく渡り鳥の方が賢いのかもかもしれない。



写真1 臨津江駅のホームに立つ案内板



写真2 ガラス張りの都羅山駅



写真3 都羅山駅内部