

高崎経済大学地域政策学会・平成17年度第1回学術文化講演会  
〈講演録〉

## 人と物の流れからみた日本と北朝鮮

山梨学院大学経営情報学部教授

宮 塚 利 雄

### はじめに—私と北朝鮮の出会い

ただいま紹介いただきました山梨学院大学経営情報学部教授の宮塚です。私は本学を昭和45年に卒業した者です。今日は、35年ぶりに母校で講演できることを光栄に存じます。さきほど大学の施設を見せてもらいましたが、グラウンドの向こうにはかつては私も三年間お世話になった、三扇寮がありました。かなり以前に取り壊されたと伺っておりましたが、寂しさと懐かしさが交差します。

大学を卒業してから韓国の大学院に6年間留学し、帰国後に高経で2年ほど非常勤講師として来たことはありますが、それ以後も機会があれば高経で講演か教鞭をとりたいという願望は常にありました。そして昨年あたりから石井学長や長谷川先生とお会いする機会があり、その時にいつか高経で講演することを実現してくださいとお願いしてきました。そして本日実現しました。

私は現在は北朝鮮問題研究者として知られておりますが、私と北朝鮮の出会いは実は高経に来てからであります。私が高経に入学した頃には日中協会と日朝協会、日ソ協会などという社会主義国との友好親善をはかる活動が活発でした。私もたまたま入室した三扇寮の18号室の先輩から日朝協会の活動をするように勧められました。私は秋田県の出身ですが、小さい時から私のいた村に在日朝鮮人が住んでおり、韓国・朝鮮人問題についてはそれなりの知識や関心はありましたが、北朝鮮を専門的に勉強するようになったことに最初はとまどいもありました。それでも知識欲旺盛な学生時代ですから、北朝鮮の書籍を読んだり、音楽センターに北朝鮮総連系の歌舞団の公演が来ると喜んで見に行ったり、今もあるかどうか分かりませんが、高崎駅の東口に朝鮮総連系の学校である朝鮮初中級学校を訪問したりしました。当時は今のように北朝鮮による日本人の拉致問題などが報じられない時代でしたから、私自身は北朝鮮の宣伝物だけの知識もあってか、北朝鮮に対する感情は今と違ってかなり肯定的に見ており、それどころかいつか北朝鮮に行ってみたいとも思っていました。

高経を卒業してから3年間東京でアルバイトをしながら、韓国への留学の機会を待っておりま

した。今のような韓流ブームの時代と違い、30年以上も前の日本人の韓国に対する関心事は低かったです。このため韓国を紹介する本も少なければ、韓国語の辞典もなく、あったのは薄っぺらい日韓辞典だけでした。韓国の大学院では日本植民地時代の朝鮮の農業問題を中心に研究し、その中でも焼畑農業に営む火田民についての論文を書きましたが、この火田民の大部分が朝鮮半島の北部、つまり今の北朝鮮に多く存在しておりました。この火田民についての論文を書いた当時は、まさか自分が将来北朝鮮問題の研究者になろうとは夢にも思っていませんでしたので、北朝鮮に対する特別な感情もありませんでした。留学を終えて日本に帰って来ても、今のような韓国ブームではありませんので、日本の大学で、韓国・朝鮮関係の講義をする機会は、語学関係以外ではほとんどありませんでした。大学で韓国・朝鮮関係の講義ができる日を夢見ながら、非常勤講師や外務省の外郭団体で韓国語の通訳をしたり、さらには建設会社の間組の社史編纂室で、戦前における間組の朝鮮半島における土木・建築工事などの調査・編集に携わったりしました。その後高経出身の方の縁で、山梨学院大学に助教授として就職し、あわせてこの頃から本格的に北朝鮮問題を研究するようになりました。北朝鮮にも1991年に2回行って来ましたが、翌年からは入国禁止となり、この年からやむを得ず中国と北朝鮮の国境を踏査しながら、北朝鮮の情報やさまざまな北朝鮮の物資を収集しております。

## 日本と北朝鮮の人の流れ

さて、本題に入ります。日本にとって北朝鮮は地理的にも歴史的にも「近くて近い」国であります。実際には北朝鮮という国は日本人から見れば「何をするかわからない国、怖い国、気持ち悪い国」などといった否定的な目で見られやすい国です。そこで私は北朝鮮という国を「人と物の流れ」から見ていくことにしました。

日本と北朝鮮の人の流れは、日朝間には国交がないということもあってか、観光とか商用で両国を往来する人の流れは少ないです。朝鮮半島のもう一つの国である韓国とは、去年は約400万人以上の往来がありました。日本の24の都市から韓国に定期便が飛んでおり、羽田と韓国の金浦空港にはチャトル便も開設されました。ところが日本から北朝鮮に行くには飛行機で中国かロシア経由で行くか、または新潟港から万景峰92号という北朝鮮の貨客船に乗って、北朝鮮の元山港に行くしか方法はありません。北朝鮮に行く日本人の数は1年間に観光客は1,000人もいないと思います。それは交通手段が限られているということもありますが、観光コースなども自由に選ぶことができず、しかも旅行費用が20万円以上もするなど、高い割には見るところが少なく、しかも常に案内員と称する監視役の人が必ず付きます。

日本から北朝鮮に行く大部分は北朝鮮を支持する朝鮮総連系の在日朝鮮人がほとんどです。北朝鮮に自分の家族や親戚または知り合いがいる在日朝鮮人が、祖国短期訪問の名目で北朝鮮に行くか、または朝鮮高校や朝鮮大学校の学生が祖国へ修学旅行に行きますが、これとても1年間に3,000～5,000人もいるかどうかという状況です。在日朝鮮人は再入国の手続きをしておかないと、日

本に再び入国することが難しくなるので、出発する以前にこの手続きをするのがかなり面倒くさいという話を聞いたことがあります。

観光や商用などで両国を往来することは大いに結構なことです。北朝鮮からは招かれざる客が日本に入ってくることもあります。北朝鮮の工作船（以前は不審船と呼んでいましたが）に乗ってやって来る、作業者です。これらの作業者は日本側の協力者と事前に示し合わせておいた、日本各地の海岸から白昼堂々と、または闇夜に紛れて密入国し、日本の中でスパイ活動や場合によっては日本人を拉致したりするのです。このような作業者の密入国は、日本側の警備が厳しくなったということもあって最近ではほとんど無いようですが、完全にないとは断言できません。

### 日本人拉致問題

さて、もう一つの日本と北朝鮮の人の流れ、というテーマで話さなければならないことは、北朝鮮による日本人の拉致です。北朝鮮は昭和 40 年頃から日本人を拉致しました。しかし、古くから日本人が北朝鮮に拉致されていたのにもかかわらず、日本国内でこの北朝鮮による拉致の事実が明らかにされ、国民的な関心事となったのはそんなに古いことではありません。

新潟県の 13 歳の横田めぐみさんは 28 年前に北朝鮮に拉致されました。横田さんのご両親はめぐみさんが行方不明になってから、北朝鮮に拉致された可能性が高いので、地元の警察や外務省、地元選出の国会議員などにめぐみさんの救出を陳情しましたが、なしのつづて同然でした。そんな中で安明進という韓国に亡命してきた北朝鮮の軍人が、日本の北朝鮮研究者に平壤にいた時に二人の印象的な日本人がいたと話したのです。二人とはえくぼが印象的な横田めぐみさんと、たばこの好きな市川修一さんのことでした。この話を聞きつけた横田さんのご両親が安明進に会って、いろいろ話を聞くうちにめぐみさんであることを確信したのです。そしてそれまでは北朝鮮に拉致された家族の方たちがバラバラに救出運動を行っていましたが、横田さんのご両親などが中心となって「家族会」を結成して、拉致の問題を広く訴えて行くようになり、この活動を支援する「救う会」もできました。

北朝鮮による拉致の問題は世論を喚起し、世論に支えられてついには小泉首相が 2002 年 9 月 17 日に平壤を訪れ、北朝鮮の最高権力者である金正日国防委員長から「5 人の日本人が生存」を知らされました。しかし、日本側が求めたのは 8 件 11 人の拉致された人の安否・生存の事実でしたが、北朝鮮は 5 人の生存は認め、その他の方については死亡または入国の事実なし、と答えました。しかし、北朝鮮が死亡したとする方たちの死亡説明は到底納得の行くようなものではありませんでした。日本側は再度北朝鮮側に誠意のある説明と対応を求めました。そして小泉首相が北朝鮮を二度目の訪問をして、拉致の問題の解決を北朝鮮側に迫りましたが、北朝鮮は従来からの説明を繰り返すだけでした。しかし、日本側が強く求めた横田めぐみさんの遺骨を北朝鮮側が提出しましたが、この遺骨は日本に持ち帰り帝京大学医学部が DNA 鑑定を行った結果、横田めぐみさんのものとは異なるものであることが判明しました。北朝鮮側はこの鑑定結果に反発し、逆に日本側を非難し、

あげくの果ては「拉致問題は解決した。日本は平壤宣言にもとづき早く過去の清算をせよ」と主張しております。過去の清算とは、具体的には日本による朝鮮半島の植民地支配に対する責任を取ること、つまりは北朝鮮に対する経済協力という名目の賠償金のようなものを支払えということです。日本にとっては「拉致問題の解決なしには国交正常化はありえない」という立場ですが、この遺骨の件などで北朝鮮は日本こそが、拉致問題について誠意がないと主張を繰り返しております。このため拉致問題の真相究明は現在膠着状況にあります。日本政府も国民世論も「拉致問題の解決があって、初めて国交正常化ありき」の立場をこれからも堅持していかなければなりません。拉致された家族の方たちの心情を察するとき、一日も早い生存者の帰国を願わずにはおられません。

### 日本と北朝鮮の物の流れ

次に日本と北朝鮮の物の流れであります。配付しました資料にそって説明いたします。3枚目の資料は2002年の日本と北朝鮮の貿易統計であります。5枚目の資料は2002年に北朝鮮の貨物船が、日本のどこの港に入港したかを示した地図ですが、この年は合計で1,415隻の船が入港しています。外国の船は日本の政令で定められた86の特定港に入港するわけですが、この地図でもお分かりのように北は北海道から南は沖縄まで北朝鮮の貨物船が入港しています。

さて、北朝鮮からの輸入主要品目ですが、2002年の資料を見てみますと、動物性生産品という項目では、ズワイガニがあります。このズワイガニの日本一の水揚げを記録しているのは鳥取県の境港ですが、これは国産だけでなくロシアや北朝鮮からのズワイガニの輸入もあって、日本一となっているのです。このこともあってか境港市は日本と北朝鮮が未だに国交がないのにもかかわらず、北朝鮮の元山市と友好都市関係にあります。ウニも多く入ってきております。その次のアサリも北朝鮮から大量に入ってきておりますが、今年（2005年）3月には北朝鮮からのアサリの輸入はゼロでした。毎月入ってきていたアサリが急に一個も入って来ないということは不思議ですが、これは次のような事情がありました。

拉致問題が進展しない状況のもとで、日本国内には北朝鮮に対して経済制裁をすべし、という意見が高まってきていますが、3月に北朝鮮のアサリ一個も入ってこなかったのは、3月1日から「改定船舶油濁損害賠償補償法」が施行されたことが第一の理由であります。この法律が施行された背景には、2002年12月に茨城県の日立港に入港した北朝鮮の貨物船が、岸壁の所で座礁して油が流れだし、油汚染の被害を起こしたのです。問題は座礁した船の船員たちは責任も取らずに北朝鮮に帰国してしまい、結局は日立市と茨城県が6億円以上といわれる油汚染の除去費用を負担したのです。日本の沿岸には座礁して油を垂れ流した船は北朝鮮の貨物船だけではなく、外国籍の船が日本の港に入港し、座礁して油を垂れ流しされても損害賠償を請求できないのは、法の不備でもあるわけで、そこで100トン以上の貨物船に船主責任保険の加入を義務づけることにしたのです。ちなみに、それまで日本の港に入港する北朝鮮の貨物船は3%、ロシアの船は15%しかこの保険に入っていなかったのです。

北朝鮮産のアサリが一個も入ってこなかったのは、日本による北朝鮮への経済制裁の効果だという人もいますが、北朝鮮のアサリは実は中国経由で日本に運ばれていたのです。

ところで、北朝鮮から輸入するアサリをめぐる事件も起きています。それはアサリには天敵ともいえる貝がいます。それは「サキグロタマツメタ」という貝で、いわば貝のブラックバスのようなもので、この「サキグロタマツメタ」はアサリの殻に2～3ミリの穴を開けて、アサリを溶かして食べてしまい、そこに自分のタマゴを2,000個くらい産みつけるという、始末に負えない貝であります。

シジミも北朝鮮から多く輸入されています。日本の在来種のシジミには御承知と思いますが、セタシジミ、ヤマトシジミ、マシジミの3種類があります。セタシジミは琵琶湖の瀬田地方で採れるものです。マシジミは川や沼などの淡水に生息するもので、日本中どこでも採れますが、かつては利根川水系とか霞ヶ浦などが主な産地でした。ヤマトシジミは淡水と海水が入り交じる川や湖で採れるシジミで、島根県の宍道湖は有名ですが、これらのシジミがだんだん採れなくなってきて、北朝鮮から輸入されてきているのです。

魚介類のほかに北朝鮮から輸入されるものに、マツタケがあります。「香りマツタケ、味シメジ」というほどに、マツタケは日本人にとっては高嶺の花の存在であります。北朝鮮にとってもマツタケは貴重な存在であります。と言うのも、北朝鮮にとってマツタケは元手なしに外貨を稼げる唯一の存在であるからです。北朝鮮産のマツタケの主な輸入国は日本です。したがって北朝鮮はこのマツタケが採れるシーズンになると、マツタケの採れる山には軍隊が駐屯して、地元の住民にマツタケを採らせるほどです。

このほか川砂なども入ってきていますが、地震大国の日本にとっては北朝鮮の川砂や川砂利は、まさにのどから手が出るほどに欲しいものであります。北朝鮮はこの川砂などが無尽蔵にあるにもかかわらず、日本に大量に輸出できないのは、採取した川砂などを港まで運ぶインフラが整備されていないことも大きな理由の一つです。

## 日本からの物の流れ

次に日本から北朝鮮への物の流れであります。表の右側が日本から北朝鮮への輸出品であります。表の下側に自転車、特殊用途車、貨物自動車、乗用車などがありますが、この中でも圧倒的に多いのが自転車であります。日本に入港した北朝鮮の貨物船が出航する時に、甲板に山のように自転車が積まれているのをテレビで見たことがあると思いますが、北朝鮮の貨物船は日本に来る時は魚介類などを積んで来るわけですが、帰りになぜ大量の自転車を積んで行くかということ、これは今の北朝鮮の経済事情を反映しているからです。つまり「食べ物不足、外貨不足、エネルギー不足」の慢性的な経済困窮の事態にある北朝鮮にとって、日本製の自転車はエネルギー不足の解消に大いに貢献しています。つまり、日本製の自転車が北朝鮮で高い評価を受けるのは、日本製の自転車は軽量でありながらも頑丈で、しかも決定的な理由は「ライト」が付いているということです。日本

人にとっては自転車にライトが付いているのは当たり前の事かもしれませんが、中国製とか北朝鮮製の自転車にはライトが付いていないのです。

エネルギー不足は北朝鮮の交通事情に大きな影響を与えています。列車やバスの運行がままならないので、北朝鮮の人々は大抵の距離ならば歩くのですが、夜とか荷物を運ぶ時に自転車の前にカゴが付いていて、しかも後ろには人も乗せることができる日本製の自転車は移動手段だけでなく、運搬手段としてもっとも最適な存在であるわけです。北朝鮮では日本製の自転車が溢れており、このために平壤などでは自転車に乗る人が急増したために、交通事故が多発するようになり、自転車の乗り入れ禁止区域を設ける程までになっています。

日本製の自転車の価値はそれだけではなく、実は北朝鮮の貨物船の甲板上に無造作に山積みされた自転車にもあるのです。北朝鮮はこれら山積みされた、乗り物用ではない自転車からベアリングを取り出して、それを他の機械や武器類の製造に転用しているのです。精密工業は日本が世界に冠たる技術を持っています。日本のベアリングは世界でも最高水準のものです。北朝鮮は日本を飛び越えてアメリカまで到着しそうなミサイルを製造することはできても、100%ちかくまん丸いベアリングを製造する技術はないのです。そこで日本製の超精密なベアリングを自転車から取り出して、再利用しているのです。また、日本から中古の冷蔵庫も運んでいます。これは冷蔵庫として使用することもあります。それよりはこれらの中古の冷蔵庫からフロンを取り出して、ICチップの洗浄などに利用しているのです。日本ではフロンはオゾン層を破壊するということで、最近の冷蔵庫にはフロンは使われていませんが、北朝鮮はあえて中古の冷蔵庫を運んでいるのには、このような理由があるからです。

### むすびにかえて

私は91年2回北朝鮮を訪問したが、その後は北朝鮮を批判ばかりする、好ましくない人物ということで、入国を拒否されています。自分が研究対象とする国に入国できないことは、研究者にとっては致命的と思われるかも知れませんが、北朝鮮という国は正面から堂々と入国をしても外国の研究者が、自由に調査をしたり資料を収集することができるという国ではありません。私は92年からは中朝国境から北朝鮮を追跡調査し、北朝鮮の品々を収集し、北朝鮮から脱北してきた人たちからの聞き書き作業しながら、「今の生の北朝鮮」を分析しています。北朝鮮に入国できないからといって「隔靴搔痒」の念を感じたことは一度もありません。むしろ中朝国境から北朝鮮を研究することが「頭隠して尻隠さず」の例えではありませんが、今の北朝鮮がよく見えて来ます。同じように日本と北朝鮮の「人と物の流れ」を見ていると、今の北朝鮮の実態を理解することができます。私はこれからも「人と物の流れから見た日本と北朝鮮」というテーマで、北朝鮮研究を続けていきます。今日は35年ぶりに母校の高経で講演できましたことを、大変光栄に存じます。どうぞ静聴ありがとうございました。