東アジアを歩く・II

ロシア極東の街 ウラジオストークで

藤本和貴夫

９月の前半、日本に一番近いロシア極東の街ウラジオストークを訪れた。数年前からウラジオストーク空港の駐車場は有料になっている。そのため空港の建物の前の駐車場に駐車している車の数は目だって少なくなった。かつて、国際線の建物内でわが物顔に客引きをしていた白タクの運転手もいない。夕方、空港に出迎えてくれた友人は、空港の柵の外に待機している車の運転者に携帯電話をかけ、われわれは数分後に現れた車に乗って市内のホテルに向かうことになった。30分以内の駐車なら無料である。駐車場と空港を囲んでいる柵の外は、どこまでも続くロシアの広大な大地なのだ。駐車場の維持費がまかなえているのかどうか少々気になるところである。

空港駐車場で売られる ばけつに入ったイクラ

ところで、駐車場の出口に近い、結構がらんとした空港の駐車スペースに１台のワゴン車が駐車していた。そのまわりを幾人かが取り囲んでいる。のぞいて見ると、車の中にばけつが並んでおり、ばけつの中には小粒の赤いイクラがずっしりと入っていた。取り囲んでいるのは、空港からの帰りがけに、お土産としてこれを買って帰ろうという人々である。私の友人も、ビニール袋いっぱいこれを買った。うまく味付けされており、千歳空港で売っている、量り売りのイクラと競争できるのではないかとさえ思えた。

ウラジオストークの空港で、なぜイクラなのか。このイクラは、その日、空路でカムチャッカから運ばれてきたばかりで、空港で買うイクラが最も新鮮なものであるというのが、わが同行者の説明である。カムチャッカ沿岸はいうまでもなくサケ・マスやカニの世界に知られた漁場である。ウラジオストークとカムチャッカ州の州都ペトロパヴロフスク・カムチャッキーとの間は飛行機で３時間、夏場はほぼ毎日飛行機が飛んでいる。ロシアではそれほど遠い距離というわけではない。

空港駐車場のイクラの話は最近話題になっているようで、帰国時に空港に送ってくれた運転手も、ウラジオストークからモスクワに帰る人たちが、よくこのイクラをみやげに買っていくという話をし、あんたも日本に土産に買って帰ったらどうだとすすめ、ただし、税関を無事に通過できるかどうかは保障できないと笑った。

みやげ物の開発にはいたらない観光誘致

この話からふたつの問題が見える。第１は、この空港内にデューティーフリー・ショップはあるが、香水・たばこ・ウイスキー類しか置いてない。ロシアから帰国する外国人観光客が、残ったルーブルやドルでロシアのみやげ物を買う最終地点という利点が全く生かされていないのである。ここにビンに詰められた赤いイクラ

が並んでいたなら、多くの観光客が買って帰るのではないか。イクラを好むのは何も日本人だけではない。ウラジオストークは観光誘致を掲げているが、みやげ物を開発するという意識はまだうすい。

ウラジオストークでは食べられないカニやエビ

第２に、ウラジオストークはかつてロシアの漁業の一大集積地であった。ウラジオストーク港には金角湾にそって商港、軍港、漁港の順で並んでいる。しかし、軍港の原潜はカムチャッカに移り、漁港も魚の水揚げがないため商港に衣替えし、対岸の同じ商港とコンテナーの奪い合いをしている。漁船がロシアの港に帰らず、日本や韓国の港に漁獲物を直接水揚げするからである。漁船に対するロシア政府の規制はとどかず、常に乱獲の恐れが大きい。また、当然、政府に入るべき輸出税も入らない。そのため、漁業問題は常に日ロの政府間交渉のテーマとなっている。かつて、ウラジオストーク市内の食料品店でカニやイクラがいくらでも売られていた頃のことを思えば、空港のばけつの中のイクラしか買えないこと自体が、現在のロシア漁業がかかえている矛盾を示している。

他方、このことを日本の側から見ればどうなるか。私はかつてカムチャッカで、カニを食べたければ日本に行くしかないと言われてショックをうけたことがある。日本人はエビに次いでカニを食べつくしつつあるのではないか。安いカニが食べられることを喜んでばかりはいられないのである。

東アジアの拠点として開発が進む ウラジオストーク

ところで、ウラジオストーク空港がいかにもさびれた田舎の空港のような印象を与えるとしたら、それは誤りである。ここからの国際線は、大阪・新潟・富山だけでなく、韓国のソウル・釜山、中国のハルビン・大連・北京、ベトナムのハノイへも飛んでいる。さらにピョンヤンへの路線さえある。ウラジオストーク空港は東北アジアを結ぶ拠点空港のひとつである。

ヨーロッパと太平洋岸を結ぶ鉄道網

空路とともに、ウラジオストークを首府とする沿海地方を、物の流れにおける太平洋・日本海側の拠点としようとする努力もこれまでそれなりに積み重ねられてきた。韓国の釜山からソウルとピョンヤンを通って北朝鮮の東部からウラジオストークでシベリア鉄道に接続する、太平洋岸とヨーロッパを結ぶ鉄道輸送のプロジェクトはすでに長年の検討を経ている（中国はピョンヤンから北朝鮮の西部を通って中国に入り、その後シベリア鉄道に接続する路線を主張している）。数年前、私もウラジオストークで開催された、日本・韓国・中国・ロシアなどが集まった（北朝鮮からの参加も予定されていた）、朝鮮半島を縦貫する鉄道路線建設に関する会議に参加したが、すでに事業の実施の段階に入っているとの印象が強かった。おそらく、釜山の広大なコンテナヤードを見たことのある人は、これらの話しがホラ話ではないことを確信していただけると思う。

東シベリア石油パイプライン

また、当初は東シベリアの石油を中国へ供給するために始まった東シベリア石油パイプラインの建設も、日本海側にまで延長されることが数年前に決定された。日本政府は日本のエネルギー安全保障という観点から日本海側までのパイプライン建設を支援する約束をした。

しかし、その日本海側積出港がナホトカ近郊のコジミノに決まったのは最近のことである。この石油パイプラインは、バイカル湖が環境汚染されるという警告を受けて、プーチン大統領

の命令で、湖の400キロ北方に大きく迂回し、積出港も当初のウラジオストーク南部のペレポーズナヤが自然保護地区であることからからナホトカ近辺に変更された。いずれも、科学者や住民の持続的な運動が実った結果である。最近問題になっているサハリン沖の石油・天然ガス開発プロジェクト「サハリン２」の「事業停止問題」も、環境保護運動が関係している。天然ガスの取り分をロシアに有利にするといった政治的圧力の問題だけではない。中国の化学工場の事故が、川の下流にあたるロシアのアムール川岸の住民たちに大きな被害をもたらせるという実体を見れば、環境問題に対する厳しい住民のまなざしが理解できるのではないか。

一方、石油パイプライン建設はロシア極東地方にとっても大きい意味をもつ。かつては、冬に停電する、湯が出ない、といったことで抗議ストライキが続発した。極東地域の知事たちは、エネルギーの供給を中央に要求し続けたが、石油パイプラインの建設費をどこがもつかという問題は解決されなかった。中央はいくども極東地域の発展計画を作成したが、予算の裏付けがなかったのである。したがって、中国と日本が東シベリアの石油をめぐって競い合うという状況は、ロシア極東地域へのエネルギー供給を確実にするチャンスとなった。彼らが日本海側へのパイプライン建設を推進する力となったことは疑うべくもない。石油パイプラインの建設によって、極東地方のエネルギー不足が解消され、石油を核とする産業をこの地方で発展させるという期待がある。ロシア極東地域がアジアのなかで生きていることはますます明確になってきているのである。

中国脅威論から 良き 隣国へ

ウラジオストーク市内は、ここ数年、中国からの観光客ブームである。かつて日本の観光地でよく見られたように、旗をかかげたガイドさんの後ろをカメラをぶらさげた中国からの観光客がぞろぞろと歩いている。彼らの多くは、ウラジオストーク北方の国境をバスで越えてやってくるか、中国・北朝鮮・ロシアの国境が重なる沿海地方南部までバスで来て、そこからロシアの船でウラジオストークにやってくるとのことである。ロシア極東地域の人口が700万人、中国東北地方の人口が１億人、極東ロシアが中国に呑み込まれるのではないかといった、かつての中国脅威論はいまのロシア極東では感じられない。

今回、私が参加した会議で報告したロシアの中国専門家は、ヨーロッパではこれまで隣国との間で多くの国家間の戦争があった。しかし、ロシアと中国の関係は、国境紛争はあっても国家と国家が戦争をしたことは１度もなかったと胸を張った。中国とロシアの国境問題は解決している。発言はその自信のあらわれであるといえるのかもしれない。

（ふじもと　わきお・大阪経済法科大学学長）