

隣から見た **北海道**

# 日本からいちばん近い ヨーロッパ



外務省  
在ユジノサハリンスク  
総領事館

副領事 **鈴木 芳朗**

## 1. サハリンへ

新千歳空港を離陸すると機内では軽食と入国カードが配布され、まもなく飛行機は着陸態勢に入ります。旅情に浸る暇もなく所要約1時間でユジノサハリンスク空港に到着します。サハリン州と日本との時差は+1時間、サマータイム期間中のためさらに+1時間、合計+2時間時計を進めます（当地の午前8時は日本の午前6時）。窓からの風景も北海道とさほど変わりなく、外国に来たという印象はほとんど受けません。サハリンというと今年2月に日露両首脳も出席して行われたLNGプラント稼働開始式典は記憶に新しいかもしれません。同プラントでは3月末からLNG（液化天然ガス）の出荷が開始され、サハリン大陸棚開発の大きな節目を迎えています。また、当地は日露戦争から太平洋戦争後までは北緯50度以南が日本領樺太であったため、サハリンというよりは樺太といったほうがなじみが深いかもしれません。4月に当地に赴任してまだわずかではありますがサハリン雑感についてお伝えします。

## 2. サハリン州と ユジノサハリンスク市の概要

宗谷岬からサハリン島最南端のクリオン岬までの45kmに位置するサハリン州は面積約8.2万km<sup>2</sup>で北海道とほぼ同じ大きさです。人口は約51万8,000人であり、州都ユジノサハリンスク市の人口は約18万人です。サハリンの民族は118から構成されており、人口の約80%はロシア人ですが、その他に、ウクライナ人、朝鮮人、ベラルーシ人、タタール人等、北方少数民族も居住しています。太平洋戦争終結時に残留した日系人(国籍はロシアか無国籍)は約131人、また在留邦人数は昨年10月時点で173人ですが、サハリンプロジェクト関連の大規模建設事業がほぼ終了したこともあり100名程度まで減少しています。市内にはロシア風のアパートが立ち並んでいますが、日本統治時代の往時をしのぶ建築物もわずかではあるが残っています。サハリン州は北海道と姉妹提携を結んでおり、州都のユジノサハリンスク市は旭川市、函館市、稚内市と姉妹都市である。因みに、「サハリン」の地名は、満州語の「サガリエン・アング・ハタ（黒い河—アムール川—の河口付近にある島）」に由来します。



写真-1 サハリン州立郷土博物館

### 3. 歴史

サハリンには太古から狩猟や漁業で生計を立てるニブヒヤアイヌといった先住民族が住んでいました。わが国とサハリンの関係は16世紀末に遡り、1630年代に松前藩が本格的にサハリンの調査を始め、17世紀後半には日本から来た漁民の移住民も出現しました。19世紀に入るとロシアの流刑地として多くの政治犯等の囚人が送られた地でした。以後下表のように日露の係争地として、1905年以降はわが国は豊原（現ユジノサハリンスク市）に樺太庁を設置して開発に着手しました。入植が進み終戦当時には人口は約40万人となったと言われています。

| 年     | 主要な出来事  |
|-------|---|
| 1808年 | 間宮林蔵、樺太調査   |
| 1855年 | 日露通好条約（日露両国民の混住の地となる）                               |
| 1875年 | 樺太・千島交換条約（日本が千島列島をロシアから譲り受けるかわりに、樺太をロシアが所有することを定める） |
| 1905年 | ポーツマス条約（日露戦争の結果、北緯50度以南の南樺太が日本領となる）                 |
| 1945年 | 第2次世界大戦終結   |
| 1951年 | サンフランシスコ平和条約（南樺太を放棄）                                |
| 1991年 | ソ連邦崩壊   |

### 4. 産業

サハリンの伝統的な産業としては、資源エネルギー業（石油・天然ガス・石炭）、漁業・水産加工業、林業の3分野が挙げられます。この中で資源エネルギーは右肩上がりの成長を続けています。全体としてサハリンは目覚ましい経済発展を遂げていますが、その牽引力となっているのがサハリン大陸棚石油ガス開発プロジェクトであり、「サハリン1」および「サハリン2」では原油開発が本格的な生産段階に入っているほか、今年2月からは「サハリン2」におけるLNGの生産が開始され、約7万トンのLNGを積載したタンカーが東京をはじめとする日本各地に週2～3便運搬しています。



写真-2 プリゴロドノエに停泊するLNG船

### 5. 道路事情

当地では乗用車の84%が外国車でありその大半が日本車で占められています。右側通行の道路を右ハンドルの日本車が通行しており、車だけを見ているとまるで日本と変わらない様にも見えますが、道路の実情は大きく異なっています。維持管理費が不足していて十分なメンテナンスができないのか、施工の不良によるものかは不明ですが、十分なサービスが提供されていると言い難い状況です。車両や人が快適に移動できるサービスが提供されている日本とは異なり、凍上により劣化した路面にはいたるところにポットホールがあり車はそれを避けるために蛇行して走行しています。バリアフリーやユニバーサルデザインなどは残念ながら程遠い状況で横断歩道の切り下げが行われていない交差点が見られ、歩道と排水が整備されているのはメインストリートのみであり、一本中通りにはいると歩道も道路排水も全くないといった状況です。州政府は現在市内の大通り（レーニン通り、サハリン通り、共産主義大通り）を15億ルーブル（1ルーブル約3.0円）かけて改修工事を行っています。歩行者の多い大通りの歩道工事の施工に関しては、いちおう夜間施工がなされていますが、歩行者に対する保安施設が全く設置されていなく、歩道上では重機が行き交う中を歩行者が通行したり、車道を歩いたりしています。施工計画書はどのように提出されているのか、また、現場監督の目が行き届いていないのかはわかりませんが、日本ではなかなかお目にかかれなような状況です。

一方、郊外に向かうとユジノサハリンスク市とコルサコフを結ぶ道路には付加車線のある「2+1車線」構造で整備されています。都市間輸送とサハリンプロジェクトを支援する機能を有し本路線は低コストで十分な移動速度を確保でき、正面衝突の回避など利点は多いが、区画線（センターライン）が消えているなど維持管理には問題が見受けられます。オイルマネーにより島が以前に比べて豊かになっているとはいえLNGパイプラインの沿いの幹線道路の整備が優先されており、一般の利用者にとってはまだまだ利益は実感できるほど還元されていないようです。



写真-3 ユジノサハリンスクとコルサコフを結ぶ国道

## 6. 生活について

当地では豊富な海産物を食べることができるのではと期待していたのですが、日本のように海産物を生で食べる習慣はほとんどないようであり魚は大半が燻製か、冷凍されておりモスクワ等の消費地に送られているようです。日本では当たり前のように山の中の温泉宿などでも生魚を食べていますがこれは、生鮮品の輸送技術、道路などインフラ整備、流通システムが高度に整備されている所以であり、日本人の魚へのこだわりについて改めて気付かされたところでした。日本の地方都市では大型店舗が郊外にできて市中心部の商店街がシャッター通りになっていますが、当地では市中心部には市場があり野菜、果物、肉などが量り売りがされており、週末ともなると活況を呈しています。華やかな広告や購買意欲を掻き立てられるようなディスプレイなどはありませんが、必要なものを必要な分だけ買うシンプルな生

活がおくれるのではないかと感じています。ただし物価は流通コストが上乗せされていてロシア国内でも最も物価の高い地域の1つとなっています（ちなみに1番高いのはカムチャッカ州である）。ただし、たばこやビールは種類が豊富で安く購入することができ、自宅近所にも地ビール工場がありビール1杯が16ルーブル（1ルーブル約3.0円）で飲むことができるため休日ともなると朝から行列ができています。野菜や果物も種類は豊富ですが、中国産や韓国産が多く流通に日数を要するため新鮮なものが少ないようです。なお、市内には日本料理店もあり、すしから日本では食べられないような斬新な創作料理もあり挑戦してみるのも一興です。

## 7. 最後に

当地に赴任してまだ3か月あまりしか経過していませんが、日本から近くにありながら生活、文化が大きく異なる地域で生活していることを実感する新鮮な毎日です。それと同時に日本がいかに素晴らしい国であるか、また、日本のことについていかに無知であるかに気付かされました。そして、隣国でありながらいかにロシアに関する情報が日本では少ないかということを実感しています。ロシア人と接してみると誇り高く、親切であり、陽気な面もあり国が違っても人間は変わらないとあらためて感じています。未解決の問題を抱えている両国ではありますが、国民の視点に立った地域に根ざした交流を継続していくこと、信頼関係を醸成していくことが大切であると感じています。