

## I. 背景

1. この報告書は、北朝鮮の第4次UPRのためにFree To Move (以下、F2M)が作成しました。F2Mは、朝鮮民主主義人民共和国から脱出し、日本に定着した脱北民の過去の経験や、北朝鮮に居住する親戚の現在の状況についての証言をもとに、次の事項を提示します。

## II. 国際人権義務の履行

### 市民的・政治的権利：移動の権利

2. 北朝鮮は、過去3回のUPRで、自国のすべての国民の国内および国外移動の自由を保障するよう勧告を受け、それを受け入れました。(A/HRC/42/10/Add.1 - Para. 9a: 126. 135に基づく)

### 日本人配偶者が本国に帰る権利

3. 北朝鮮は1959年から1984年まで続いた在日朝鮮人93,340人と、彼らが北朝鮮帰国の際に同行した日本人配偶者ら7,000人の本国訪問あるいは永久帰国を禁止しました。<sup>1</sup> そのうち、脱北して日本に帰ってきた在日朝鮮人と日本人配偶者、そして直系子孫の数はわずか200人余りに過ぎません。

## Recommendation

4. F2Mは、現在も生存している日本国籍者の日本への帰郷を北朝鮮が許可することを勧告しています。彼らが家族と別れて50年以上会っていない点を考慮し、人道的決定を期待します。さらに、その直系子孫の日本国内の親戚との再会も斡旋することを勧告します。国際社会が北朝鮮政府の人道主義的措置に大きな拍手を送ることでしょう。

<sup>1</sup> 日本国籍者の数は日本政府が認めた数で、在日同胞の数は国際赤十字社、日本政府、そして北朝鮮の代理人である朝鮮総連（在日本朝鮮人総連合会）が数を数えて記録に残した数字だ。

## 北朝鮮国内での移動の自由

5. 現在、北朝鮮内で個人の居住移転の選択権は全くなく、道（県）間の移動はもちろん、市や郡への移動の際にも通行証が必要です。

6. 通行証の種類は次のとおり：1) 首都平壤訪問用特別通行証;2) 南部の国境地域訪問用;3) 北部の中国国境地域用;4) 一般往来用など。

移動の統制装置：各通行証は公務であれ、私的往来の目的であれ、少なくとも3段階から5段階にわたる許可を受けなければなりません。最終段階は常に警察と保衛部の許可が必要です。

7. 通行証は発行と同時に番号が付与されます。この番号は、すぐに全国のすべての監視哨と鉄道乗車管理所のコンピュータに転送されます。監視警戒所の場合、平壤では10カ所を通らなければならない、国境地域も保衛部、軍、そして警察の警戒所の3カ所を通過しなければなりません。その他、道、市、郡の境界ごとに検問所が多数存在します。

8. 現在の移動の状況：このすべての細かな統制と監視にもかかわらず、多くの人々が私用と個人商売のために移動しています。個人事業用通行証は存在しません。国営企業から賄賂を受け取り、個人に公務用通行証を発行しています。個人はその通行証で色々な場所に通り商売をします。通行証発給窓口では公務員が毎回賄賂授受に対する周りの視線を意識するしかありません。従って代理人ブローカーを前面に出して、最初から団体で発給希望者

を集めて一括処理することも一般的な風景です。多くの若い女性商人は、通行証なしで汽車に乗ります。性的接待を対価として列車警察の庇護を受けながら商売に通うことができるからです。その他すべての公務や公的企業の業務用移動など、ほとんどの場合、ある程度の賄賂を払えば問題なく業務を遂行できるのが現実です。<sup>2</sup>

9. 移動統制による弊害：通行証は、用事がある度に毎回受け取らなければなりません。しかし、発給遅延により葬儀などの家族慶弔事に家族が参加できない場合が日常茶飯事で、基本的人権侵害が発生しています。移動の制限により、教育選択権、職業選択権、階層移動の困難、医療恩恵の剥奪など、人民の基本権利が極度に制限されています。また、物資と人的移動の統制により不平等な分配が発生し、地域による物価の偏差が生じます。立ち遅れた地域はさらに差別を受ける状況が起こります。

<sup>2</sup>代表的な例として、脱北に成功したある日本人女性の証言があります。1960年に夫について北朝鮮に行った在日朝鮮人の妻（80代、北朝鮮両江道恵山在住、2003年脱北）：「私は結婚1年後、赤ん坊を抱えて朝鮮人の夫、そしてその家族とともに1960年に北朝鮮へ向かう帰国船に乗りました。全然行きたくありませんでした。ですが、夫と別れることもできず、当時の朝総連担当者から日本人配偶者は3年後には自由に日本に往来できるという言葉信じました。しかし、日本の往来どころか、北朝鮮国内での移動も極めて制限されました。北朝鮮に40年以上暮らしましたが境界も越えられず、首都平壤を見物したこともありません。結局、命がけで国境を越え、40年ぶりに故郷の日本にやっと帰ってきました。その間、両親も皆亡くなり、友人、親戚たちにも会えなかった私の人生は無惨としか表現できません。私が住んでいた両江道の恵山には、私と同じ境遇の日本人妻が何人もいましたが、皆、故郷を懐かしがって涙で歳月を過ごしました。再び日本の地を自由に踏んだ人は誰もいませんでした。」

脱北者K（50代男性、北朝鮮江原道元山居住、2010年脱北）の場合：「江原道原州で家族を連れて中朝国境を通じて脱北を試みました。電車を利用するために、まず役場で賄賂を渡し、親戚の慶弔事理由の通行証をもらい、家族みんなで国境都市まで行く電車に乗車しました。念のため、家族は別々の車両に乗車し、息を殺して国境に向かいました。何度かパトロール中の列車警察が自分の部屋に呼び出しました。事実を知っているような、あるいは知らないような口調で「なぜ国境都市に行くのか?」「家族はこの汽車に皆いるのか?」と尋ねました。「いない」と言うと、「それなら脱北

することはないだろう」とにっこり笑いました。そんな列車警察の軍服帽子の下に米ドル100ドルを押し込みました。彼の家族が2ヶ月は十分に食べていけるお金でした。結局、国境都市に到着するまで彼の護衛を受けながら無事に到着し、脱北に成功しました。」

もう一つの例としては、脱北者F（60代女性、北朝鮮平安北道星川在住、2014年脱北）：「私は平安北道で長年商売をしてきました。最初は平壤に行き、外貨商店の品物を買っては地方都市の小さな商店に品物を売る中間卸売業者をしていました。住む都市の警察や保衛部にいつも賄賂を渡していたので、難なく平壤に出入りしていました。私は仕事のない専業主婦でしたが、地元企業所名義の通行証を使いました。しかし、卸売業者間の競争が激しくなり、若い商人たちの機動性と通信手段の利用に遅れをとった私は、その仕事を辞めなければなりませんでした。その後つながった仕事は、値段の高い銅などの原材料を国境地域に持って行き、中国に密売する業者に売ることでした。危険が大きいほど収入は高くなりました。繋がったのは保衛部高位幹部の運転手でした。手数料ではなく、収益のうち一定金額を分け与える条件でした。彼の車は、道（県）や市、郡の間を移動する際、どの警戒所でも検問されたことはありませんでした。もちろん毎日ではなく、週に一度程度の商売でした。車の持ち主である保衛部の高位幹部が、後で問題視された場合に責任を回避するために運転手を前面に出したのか、それとも運転手の言葉通り、保衛部の幹部が運転手も少しは儲けられるように目をつぶってくれたのか、どちらなのかは私には分かりませんでした。ある程度の収益を手にした後、私は逮捕を恐れて仕事をやめました。その後、そのような仕事の問題になり、数人が刑務所に送られるのを目撃しました。」

## Recommendations:

10. F2Mは、北朝鮮が通行証発給機関である人民委員会傘下の洞事務所（町役場）の電算化を通じて、警察や保衛部を排除し、正常行政を実行することを勧告します。権力機関職員の恣意的判断が賄賂システムを強固にします。賄賂が根絶し住民生活の利便性が改善すれば、国際社会から高い評価を得ることでしょう。

11. F2Mは、北朝鮮が用途別通行証を簡素化し、発給手数料を現実化することを勧めます。現在のシステムで住民の移動統制がきちんとできているか点検してください。発給許可の段階から各警戒所の通過、鉄道などの運送機関まで、すべての段階において賄賂がまかり通っているのが現状です。これは目に見える社会的費用になる上に、人民の政府に対する不

信など無形の国家的負担になります。むしろ公務用は3年、商業用は2年、一般旅行は1年満期の、複数回使える旅行許可証を与え、手数料を現実化することを願います。監視段階ごとに職員の給与を現実化し、通行証発給手数料を国家収入にすることこそ、行政の透明性と手続きの統制にはるかに効果的であることは多くの国ですでに証明されています。

12. F2Mは北朝鮮が通行証の旅行範囲を広げることを勧告しています。閉鎖的通行証の副作用である人民の基本権利侵害改善のために、まず道内の移動は通行証なしで自由往来を許容してください。より多くの人々が商業活動、職業選択、教育選択、医療などの恩恵を受けられる機会が拡大します。

13. さらに、現実的な考慮から南北国境地域はDMZ30キロ以内まで、中朝国境地域は10キロまでを通行証が必要な地域とし、それ以外は長期的に国内移動を自由にすることを勧告します。