**最近の琿春・図們江地域の状況　　　　　　（2017/4/18）**

**（１）琿春～北朝鮮・元汀里間の新図們江大橋が開通**

琿春市・圏河と羅先市・元汀里を結ぶ圏河橋に並行して建設されてきた**新図們江**

**大橋**は昨年10月に完成した。正式名称は**「中朝辺境圏河通商大橋」**。

現存の圏河橋は1938年開通直後に日露間“張鼓峰”事件勃発で封鎖され、1900

年代に対外開放されてきたが使用年限を越えて老朽化し何度も保守工事が行われて

来た。この為2014年から圏河橋に並行して新図們江大橋の建設が行われてきた。

往復４車線で多量の石炭輸送に耐えうる強度を有しており、上記（２）項の石炭

に代わるトウモロコシなどの南方への移出や、南方の貨物の東北地方への移入な

ど双方向の物流が期待されている。



　　　　　圏河橋（手前）と新図們江大橋（30m上流側に並行して建設）

**（２）「琿春─羅津─寧波」の国内貿易航路、再始動**

　　　（ERINAのメルマガ🔶北東アジアウオッチNo.305 17.2.24、吉林日報17.2.15）

２月15日、200トン余りのトウモロコシが**琿春創力海運物流有限公司**の貨物

場での詰め込み作業を経て、朝鮮の羅津港に運ばれる。

  　　 今回の航海で積まれる貨物は3000トン余り、約120TEU。３月初めに羅津港

から寧波に向けて輸送される予定だ。これにより、「琿春－羅津－寧波」の国

内貿易貨物のコンテナ航路が正式に運営される。

       調べによれば、今回のトウモロコシは全部で２万トン余り、毎日300トンを

下回らない速度で創力海運の貨物倉庫に運ばれている。

       琿春市航務局の関係筋によれば、琿春市で国内貿易貨物の越境輸送航路が運営

された当初、琿春創力海運物流有限公司はばら積み形式で、寧波に向けて石炭

を10万トン余り輸送していた。しかし、経済状況の変化により国内の石炭価格

が下落する一方、当地の石炭価格が元のレベルのまま変わらないなどの要因で、

輸送が停止された。６年のブランクを経て、国内貿易貨物の輸送航路は、ばら積

み輸送の経験や、コンテナ貨物の並行輸送の経験を積み、再度「琿春－羅津－

寧波」航路を始動させた。初めてコンテナ業務を開始したことは、航路発展の延

長線上であるとともに、まったく新しい革新とも言える。

      税関総署の国内貿易航路業務拡大の指示に基づき、寧波のコンテナ輸送航路は

双方向輸送を実行する。そのときには、東北地域の大口貨物輸送におけるボトル

ネックの問題が有効に解決されるだろう。同時に南方貨物の東北・内モンゴル地

域への輸送を拡大する道にもなるだろう。（吉林日報２月15日）

（注、羅津第１ふ頭は中国が使用権を獲得しており、寧波とは国内輸送である

　　　ので、北朝鮮への経済制裁には関係ないものと思うが、しばらく推移を

　　　見守る必要があろう。）

**（３）琿春－ザルビノ－釜山航路の運航安定**

（朝鮮族ネット・吉林新聞2017.2.21より）

琿春港務局によれば、琿春－ザルビノ－釜山の航路が安定した運航傾向を

見せている。今年に入って４回運航した。この鉄道海上連運線は2015年

5月に開通し、毎週１回の定期運営を堅持して今まで79回運航、コンテナ

12,611TEU を輸送した。台風などの不可抗力要素以外には停止したことが

無いという。直近の貨物船「海上シルクロード１号」はエゴマ、インゲン豆、

台所用品、飲料など２１個のコンテナを運んだ。

この路線は吉林省の国家「一帯一路」戦略に主導的に参加する重要な動きと

して中国の北方窓口建設の歴史的使命を抱き、発展の見通しが非常に厳しい

のが実情であった。この航路は対韓国の他、釜山港を利用した国際中継輸送

の強みもあり、アメリカ・マレーシア・日本などの国々及び地域に向けた

業務を拡大させて取り扱う見通しだ。

**（４）中韓、共同で琿春～ザルビノ～束草（ソクチョ）航路の再開を推進**

　　　（朝鮮族ネット・黒龍江新聞2016/12/7）

琿春市の張吉峰市長と韓国・束草市の金守山副市長が琿春で琿春－束草フェリー

航路の再開について意見交換した。双方は出入国連合検査部門代表団の実務連結

の場も用意して、この航路を支援することに関する方案について議論した。

琿春－ザルビノ－束草航路は2004年4月に開通し半年後に中断、2013年4月に

再開後１年余りで再び中断してる状態だ。

（注、中韓の関係者の再開への期待は大きい。さて日本はどうする？）