

品とはいっても、原料の小麦粉や砂糖、油脂類、包装材料などは中国から輸入されているのだろうが、国内で生産されたばかりの製品が並ぶことから、輸入品よりは国産品を求める消費者が多いそうである。

また、最近の水産部門への重視を反映してか、魚類の販売も盛んに行われていた。すべて冷凍販売であるが、イワシの場合1キロ4500朝鮮ウォン(約59円)で売られており、平壤に限っていえば市民へのタンパク源の供給がより円滑に進みつつあることが見て取れた。

光復地区商業中心には1階に食品主体のスーパー、2階に衣料品や雑貨、3階にカフェテリア式の食堂が入っており、3階の食堂は現物を見て注文する方式(日本の大学食堂やロシアのムームーのようなやり方)で人気が高い。筆

写真4 光復地区商業中心の売場



(出所) 筆者撮影

者も試食してみたが、味は割とよく、値段も国内通貨で支払え、4人で8万9300朝鮮ウォン(約1170円)と市内の外食食堂の半分から4分の1程度の価格で食事が楽しめる。

## 羅津港第3埠頭訪問

ERINA 調査研究部主任研究員 三村光弘

2016年8月7日午前に羅津港第3埠頭を訪問した。2014年8月の訪問以来、約2年ぶりの訪問であった。日曜日にもかかわらず、第3埠頭の責任者であるラソンコントランス社のエブゲニー・ソコフ氏が対応して下さった。

写真1 羅津港第3埠頭での荷役作業(貨車から石炭の積み卸し)



(出所) 筆者撮影

彼の説明によれば、羅津港第3埠頭は現在、完全に石炭専用埠頭として機能しており、主に中国向けの石炭輸出を取り扱っている。中国国内の仕向地は主に華東地区および華南地区で、2015年の取扱量は119万トン、16年の計画は250万トン、将来的には400万トンに増やすことが目標とのことであった。現在、4万トンの石炭を24時間以内に船積みすることができる能力があり、ロシアからの石炭の鉄道輸送は現在のところ70トン積み貨車で22両が一編成(1500

トン)となっている。今後北朝鮮鉄道と協議をして、2編成を続行して走行させることや、北朝鮮側に機関車の修理施設を設置し、より牽引能力の高い機関車を導入することによって一編成あたりの輸送能力を引き上げる構想もあることが紹介された。また、現在取り扱っている石炭は直径が50ミリ以下のものが主であるが、一般家庭などの需要が大きい、より直径の大きい石炭の取り扱いも開始し、さまざまな石炭の需要に対応できるよう、品目の多角化を図っているとのことであった。

写真2 直径の大きな石炭を試験的に取り扱っている



(出所) 筆者撮影

羅津港第3埠頭では、ロシアから貨車で運ばれてくる石炭を船積みするだけでなく、契約に応じて品質を管理する作業も同時に行っている。ソコフ氏によれば、貨車で運ば

れてくる石炭の中には、契約で規定されている大きさに適合しないものや、炭鉱での掘削中に紛れ込んだ機械類の部品など金属類や木材が混ざっている。選炭装置を利用してこれらを除去し、契約に適合した規格の石炭だけを船積みすることも羅津港第3埠頭の業務になっているとのことであった。埠頭にはこの作業のための選炭装置が設置されており、この装置はロシア極東でもポストチヌイ港など一部の港にしか設置されていない設備だとのことであった。

写真3 石炭の選別を行う機械



(出所) 筆者撮影

写真4 除去された異物



(出所) 筆者撮影

また品質管理はナホトカに本社があるインコラド(Инколад)社に品質監督を依頼しているとのことであった。実際に除去した金属類を見せてもらったが、100万トン取り扱いごとに40フィートコンテナにいっぱいになるくらいの金属類が出るようで、このような廃棄物の経済的利用を前提としたリサイクルにも今後取り組んでいきたいとのことであった。

写真5 石炭を積み上げるベルトコンベア



(出所) 筆者撮影

ラソンコントランス社の今後のビジネス展開であるが、ソコフ氏によれば、現在のところ第3埠頭の水深は12.2メートルでパナマックス規格の船が入港できるが、輸送量の増加を踏まえて、水深を15メートルにする浚渫工事を行うことも視野に入れているとのことであった。埠頭自体はすでに水深15メートル化に対応した建設がなされており、浚渫費用の回収のめどさえつければ、いつでも工事に取りかかることができるとのことであった。

写真6 集積されている除去された異物



(出所) 筆者撮影