

浜田商港とコンテナ定期航路

末 廣 泰 雄

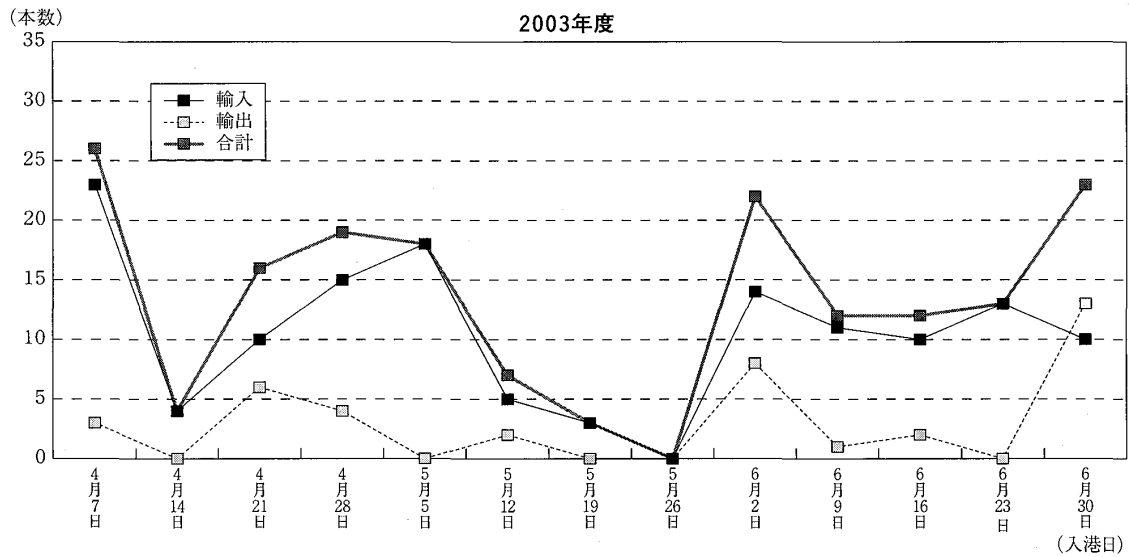
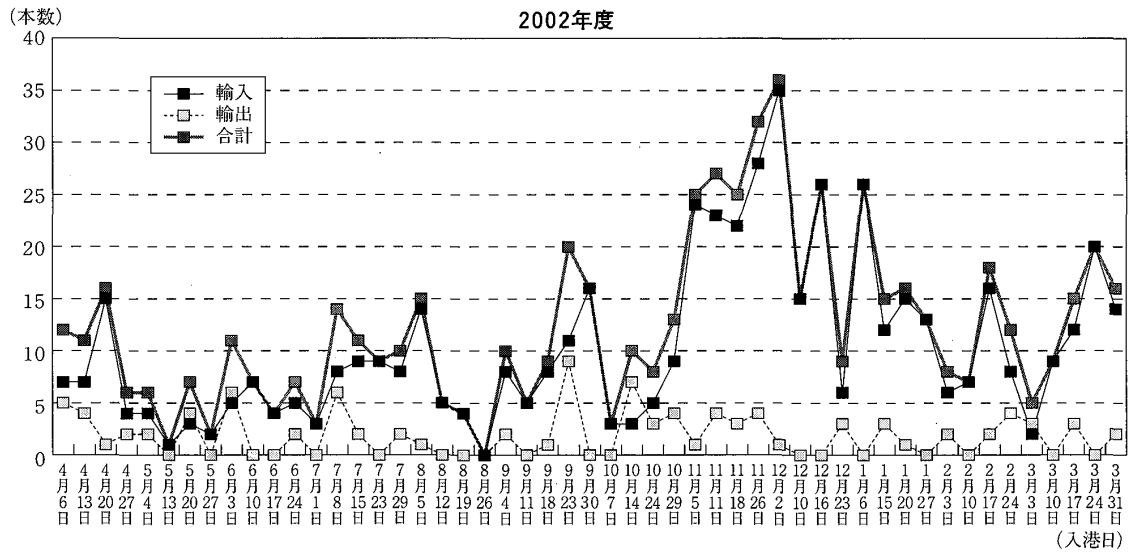
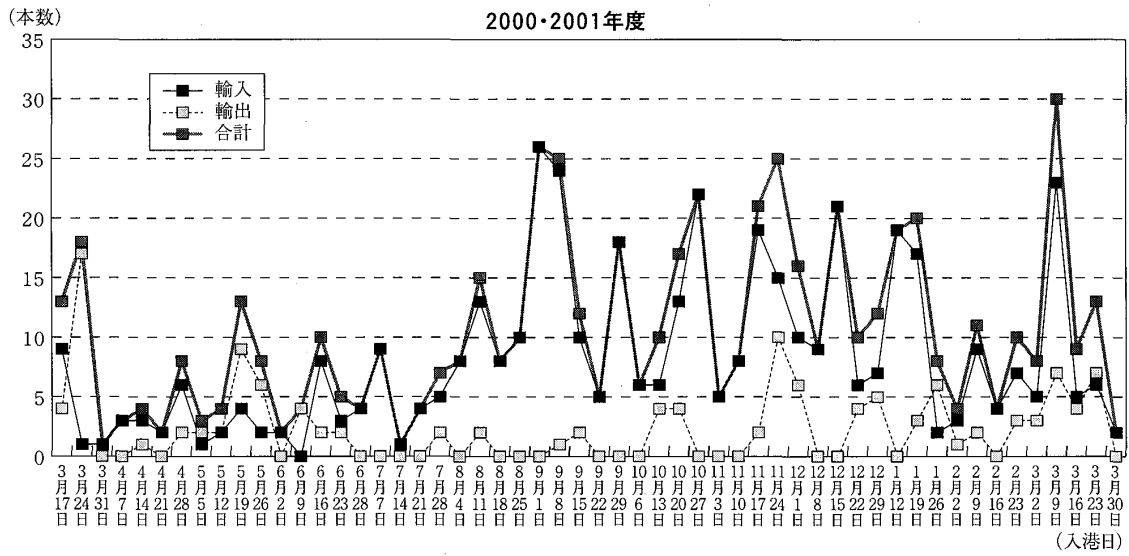
1. コンテナ航路の開設
2. 日本の貿易と世界の海運コンテナ事情
3. 他港との比較
 - (1) 下関港
 - (2) 博多港
 - (3) 浜田港
4. 浜田港の今後

1. コンテナ航路の開設

浜田港には5万トンバースがあり、1.6ヘクタールのコンテナターミナルと大型多目的クレーンがある。その浜田港と釜山港を結ぶ国際定期コンテナ航路が2000年3月17日から毎週1便土曜日に就航した。初期の使用船は積載能力296本（20フィートコンテナ換算）のコレックス・カンヤン号（4,044トン）だったが最近LONG TIAN号（2,790トン）に代わっている。また、はじめは釜山→下関→博多→浜田→釜山の順に寄港していたが、5月13日から寄港順が変わり、釜山から浜田に入港し、それから下関、博多を回って釜山に行くようになった。この国際コンテナ航路に対する地元の期待は大きい。地場産業活性化の柱の一つとしての期待がある。また、浜田港ならではの港湾サービスの開発が必要であると指摘されている。当面はコンテナ30～50本を目標にしているが、達成するまでには時間がかかりそうである。ただ、どの港も新航路を開設してから貨物量が増えるまでには時間がかかるものだ。過去の実績があり安心感と時間の読みができ、数ヵ月先まで予約してあるような船社から他社へ、そう簡単には乗り換えられないものである。また、下関港が24時間化してからの取り扱い貨物量の増加量も徐々に増えていったそうであるから、浜田港もこれから取り扱いコンテナが増える可能性も十分にある。また、実際に目標に近い数字を達成している週もある（図1）。

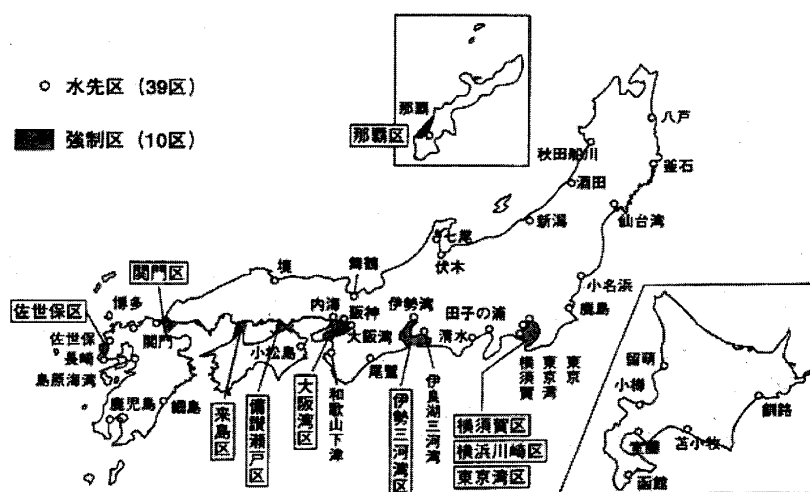
週による増減が激しいが、これはスポットによる輸出入が多いことを物語っている。毎

図1 コンテナ輸出入本数



回載するようなベースカーゴを増やすことができれば、この増減も安定してくるはずである。浜田港の差別化の一環として、リーファーコンテナ（冷凍冷蔵コンテナ）用の電源も現在の16本から24本に増設する予定である。また、浜田港は博多港などの輻輳する港と違って水先案内の必要がない、広島港は釜山からだとして強制水先区域の関門海峡を通ることになる(図2)。その分だけでも、浜田港を利用すればコストダウンになるはずである。

図2 水先区



2. 日本の貿易と世界の海運コンテナ事情

日本の貿易は長い間原材料を輸入し、国内で加工した製品を輸出することであった。ところが近年は輸出に比べ輸入の伸びが大きくなり(図3)、しかも製品の輸入が増えている(表1)。

図3 日本の輸出入の変遷

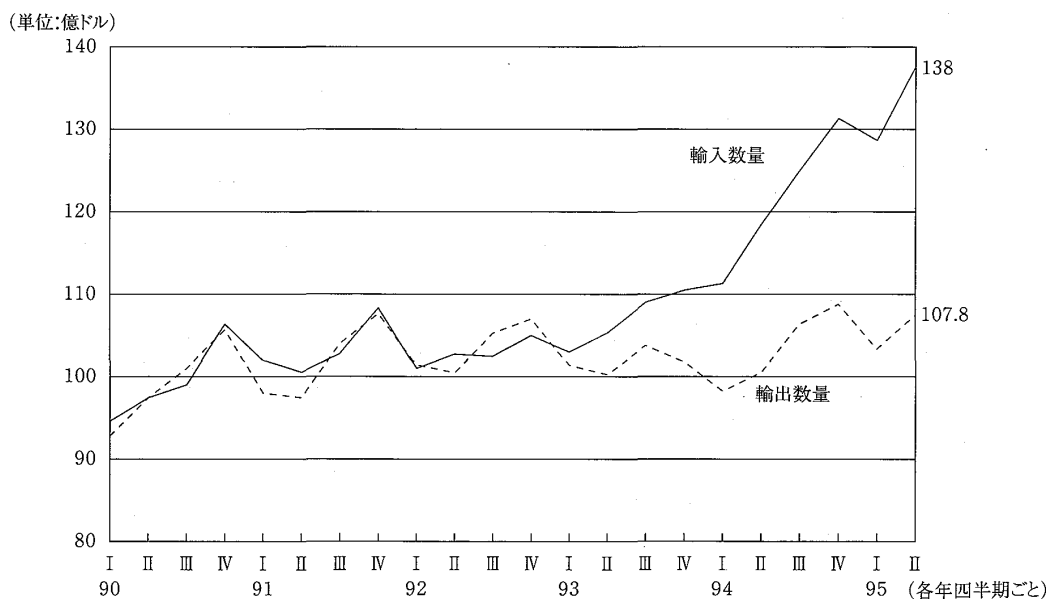


表1 貿易収支の構造

(単位:10億円、%)

	85年	94年	増減幅	年平均増加率
貿易収支	10,871	12,393	+1,523	+1.5%
輸出	41,956	40,498	▲1,458	▲0.4%
輸入	31,085	28,104	▲2,981	▲1.1%
工業製品の収支(注1)	31,153	23,842	▲7,311	▲2.9%
輸出	39,058	37,359	▲1,699	▲0.5%
輸入	7,905	13,517	+5,612	+6.1%
その他の品目の収支	▲13,258	▲11,449	+8,834	(注2) +6.2%
鉱物性燃料の収支	▲13,258	▲4,636	+8,622	(注2) +11.0%
輸出	128	254	+126	+7.9%
輸入	13,387	4,890	▲8,497	▲10.6%

資料:大蔵省「貿易統計」

注1:工業製品とは商品特殊分類基準のうち、非耐久消費財、耐久消費財及び資本財並びに工業用原料のうち化学工業生産品、金属及び繊維品を指す。

注2:貿易収支赤字の減少率

製品はコンテナで輸入されることが多いが、そのコンテナ輸入の1/2がアジアからのものになっている(図4)。コンテナの輸出もアジアへのものが1位を占めていて、近年のアジアとの結びつきの強さを物語っている。

不定期貨物船貿易を見ると、輸出は対アジアが多いものの、輸入は中東やオセアニアからのものが多くなっている(図5)。これらは石油などの鉱物資源が多くを占めているからで、バルク船での輸入となっているからであろう。

世界の海運はコンテナ中心となりつつある。神戸や横浜もコンテナ対応を進めたため、その取扱量、航路数ともに伸びたが、近年外航コンテナ物流の重心は日本から他のアジア諸国へと移るとともに、アジア各国の港がコンテナ取り扱いランキングでも上位に入り(表2)、自国貨物の増加と安価な労働力を武器に定期コンテナ部門で急成長している(図6)。

神戸、横浜は日本のハブ港として外国航路の荷物の輸出入を行い、日本の他の港への中

図4 定期コンテナ貨物(2000年)

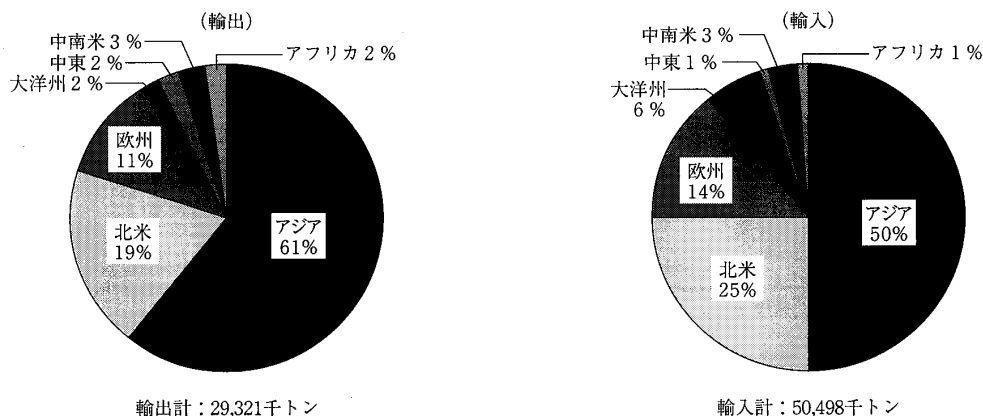
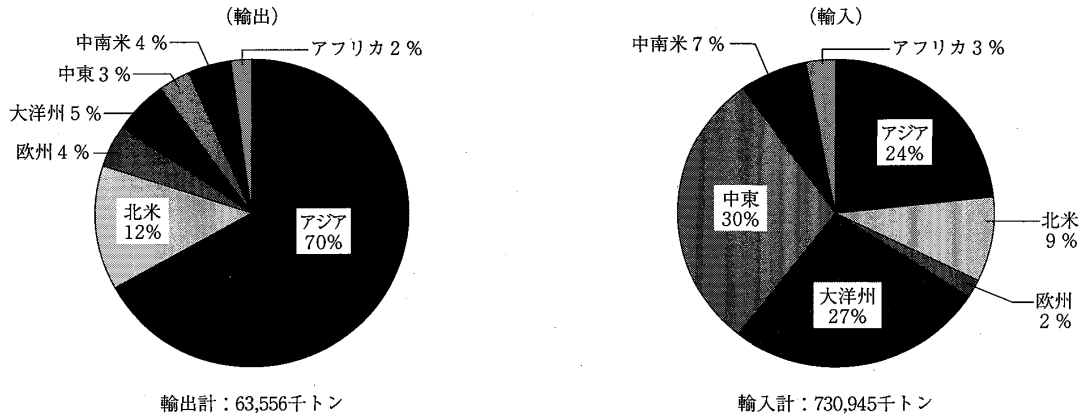


図5 不定期船貨物（2000年）



継基地、ハブ港となって他港へフィーダーサービスを行っていた。しかし、アジア各国の港が大型コンテナ船の接岸、荷捌きができるように整備されるにつれ、そちらがハブ港となり、日本へのフィーダーサービスを行うようになってきた。整備されたといっても神戸や横浜、東京に対して設備的に特に優れているわけでもないが、24時間稼動していることが大きいと思われる（表3）。今では香港、シンガポール、高雄、釜山がアジアのコンテナ

表2 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング（2000年）

順位	1999年順位	港湾名	(国名)	2000年取扱量 (千TEU)	1999年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	香港	中国	17,800	16,211	9.8%
2	2	シンガポール	シンガポール	17,040	15,954	6.9%
3	4	釜山	韓国	7,540	6,440	17.1%
4	3	高雄	台湾	7,426	6,985	6.3%
5	5	ロッテルダム	オランダ	6,300	6,343	-0.7%
6	7	上海	中国	5,613	4,210	33.3%
7	8	ロサンゼルス	アメリカ	4,879	3,829	27.4%
8	6	ロングビーチ	アメリカ	4,601	4,408	4.4%
9	9	ハンブルグ	ドイツ	4,250	3,738	13.7%
10	10	アントワープ	ベルギー	4,100	3,614	13.4%
11	-	深圳	中国	3,993	-	-
12	16	タンジュンプリオク	インドネシア	3,369	2,273	48.2%
13	15	ポートケラン	マレーシア	3,206	2,550	25.7%
14	11	ニューヨーク	アメリカ	3,178	2,863	11.0%
15	12	デュバイ	U A E	3,059	2,845	7.5%
16	13	東京	日本	2,960	2,696	9.8%
17	13	フィリクスストウ	イギリス	2,800	2,697	3.8%
18	18	ブレーメン/ブレーマヘン	ドイツ	2,712	2,181	24.3%
19	17	ジオタウロ	イタリア	2,653	2,253	17.8%
20	20	横浜	日本	2,400	2,173	10.4%

※2000年は速報値。深圳は前年データが無いいため前年比は無い。

出典：Containerisation International Yearbook (2001), Containerisation International (March 2001)

図6 アジア主要港湾のコンテナ取扱量推移

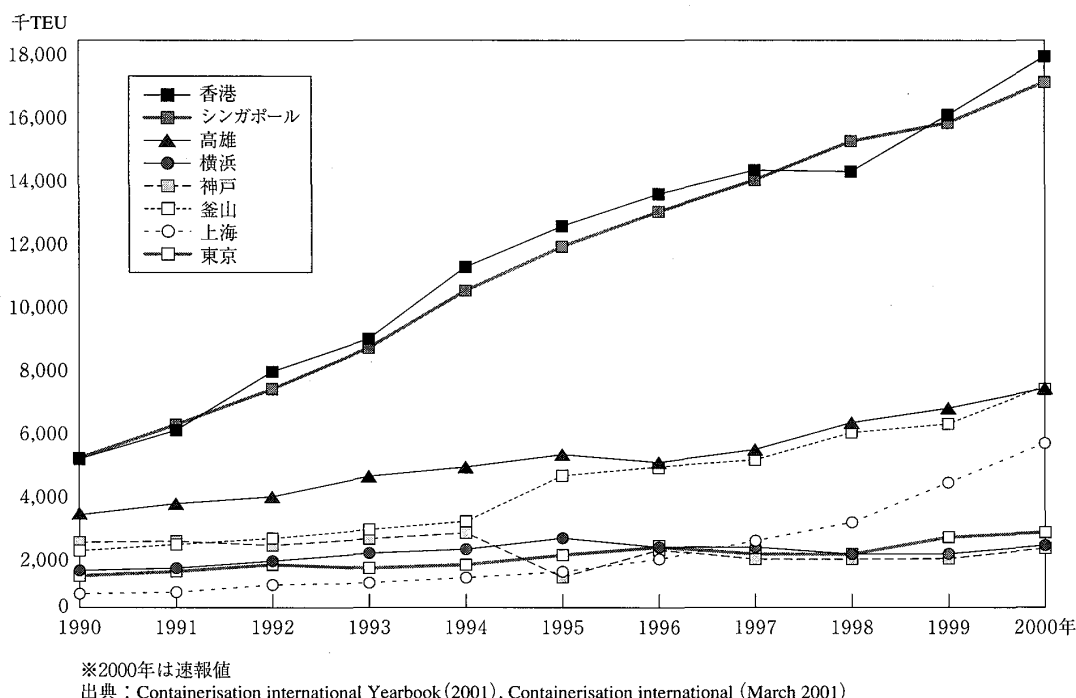


表3 港湾運営時間の国際比較

	日本	シンガポール、香港、高雄、釜山	ロッテルダム (欧州)	ロサンゼルス (米国)
荷役作業	月～日・祝日 8:30～翌4:00	24時間可	24時間可	24時間可
ゲート	月～金 8:30～20:00 土 8:30～11:30	24時間可	月～金 5:00～23:00 土 5:00～15:00	24時間可

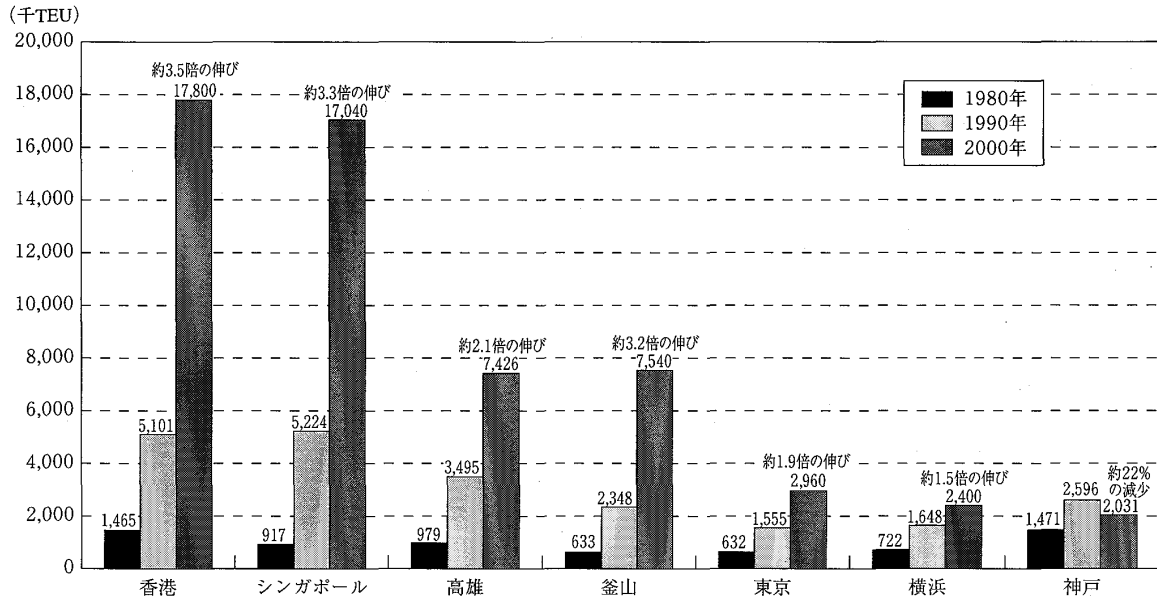
資料：国土交通省海事局

船のハブ港となっている (図7)。

主な国際航路は欧州航路、北米航路、アジア航路であり、各船会社は1週間単位で入出航できるように各航路の船数を設定していることが多い。その意味でも週1便のコンテナ航路の確保は大きいといえる。ただし、下関港からは釜山航路のコンテナ船が週5便出ているように、週1便はもちろん十分とはいえない。アジア域内航路における日本発着コンテナ稼働量の推移を見ると、中国の伸びが著しい。韓国は微減傾向であるが、浜田港としてはまずは毎回50本のコンテナを確保できるベースカーゴとなる荷を確保し、増便をはかっていくべきである。貨物取扱量が増えれば、それに伴って仕事量も増え、雇用確保にも繋がっていく。また、便数が増えれば、港を利用するメーカーや商社にとっても輸送計画を立てやすくなる。島根県内のある電子機器メーカーでは毎日1便ないと利用できないとのことで、週6便に増便できれば、これらの企業の貨物を取り扱える可能性もある。

神戸港や博多港など、コンテナの取り扱いが多い港ではコンテナ専用のガントリークレーンを使用するために能率が高いが、浜田港では汎用クレーンを使用しているためにコンテナの上げ下ろしに時間がかかっている。例えば4本船積み、6本船降ろしするのに2時間程度かかっている。クレーンは現状ではほとんどコンテナの上げ下ろしにしか使用していないため、専用のガントリークレーンにしたほうが能率は上がる。境港でもガントリーク

図7 アジア諸国のコンテナ取扱量推移



出典：Containerisation international Yearbook (2000年については速報値)
 注：2000年における伸びまたは減少の数字は、1990年に対するもの。

表4 岸壁を整備したが取扱貨物量が減少した港湾

(第8次港湾5カ年計画による)

海域区分	港名	岸壁整備費 (億円)	取扱貨物量 (千 t)			年平均伸び率 (%)		
			1985年	1990年	1995年	90/85	95/90	95/85
北大西洋北部海域	根室	19.80	902	941	680	0.9	▲6.3	▲2.8
	十勝	53.50	1,266	1,580	943	4.5	▲9.8	▲2.9
東京湾海域	川崎	148.61	85,110	100,162	95,257	3.3	▲1.0	1.1
大阪湾海域	尼崎西宮芦屋	84.45	12,658	11,237	6,678	▲2.4	▲9.9	▲6.2
東瀬戸内海海域	尾道糸崎	3.71	3,628	3,792	3,684	0.9	▲0.6	0.2
西瀬戸内海海域	広島	164.46	19,572	22,939	15,119	3.2	▲8.0	▲2.5
	三田尻	1.97	5,342	4,992	3,680	▲1.3	▲5.9	▲3.7
	下関	19.78	5,949	5,254	5,041	▲2.5	▲0.8	▲1.6
南太平洋海域	日高	1.62	1,335	2,055	1,864	9.0	▲1.9	3.4
	和歌山下津	67.52	44,001	50,232	46,957	2.7	▲1.3	0.7
西九州海域	長崎	14.73	3,194	3,326	2,321	0.8	▲6.9	▲3.1
	佐世保	22.53	3,328	4,174	3,065	4.6	▲6.0	▲0.8
	福江	2.19	850	477	381	▲10.9	▲4.4	▲7.7
南日本海海域	浜田	25.53	1,269	1,138	861	▲2.2	▲5.4	▲3.8
オホーツク海海域	網走	27.31	803	1,006	823	4.6	▲3.9	0.2
以上15港小計		657.71	189,207	213,305	187,354	2.4	▲2.6	▲0.1
重要港湾計		1,330.00	800,862	902,383	939,394	2.4	0.7	1.6

レーンを設置する計画があるようだ。ただし、降ろされたコンテナもすぐにトラックに積んで移動するわけではなく、しばらくはコンテナ作業地に置かれたままとなっている。コンテナはJust In Timeの物流に向いているといわれるが、そういう意味ではその特性を十分に生かしているとはいえない。また、浜田港への入港時刻も週によって朝9時頃から夕方近くまでと安定していないようである。現在は入港予定時刻の連絡を待って作業の準備を進めている状態だそうだ。また、海が荒れている場合は防波堤の内側に船をつけ、クレーンを移動して作業をすることもあるために、さらに能率が下がってしまう。この入港時刻の安定も荷主の信頼確保のためには必要であろう。

神戸港では外国貿易の輸出入量、金額を増やすため、昭和40年代ロンドンにポートセールスの事務所を置いたとのことだが、浜田港ではそのような余裕はないものの、ポートセールスも浜田市とポートオーソリティーである島根県土木部港湾空港課や島根県商工労働部

図8 浜田港取扱貨物量推移

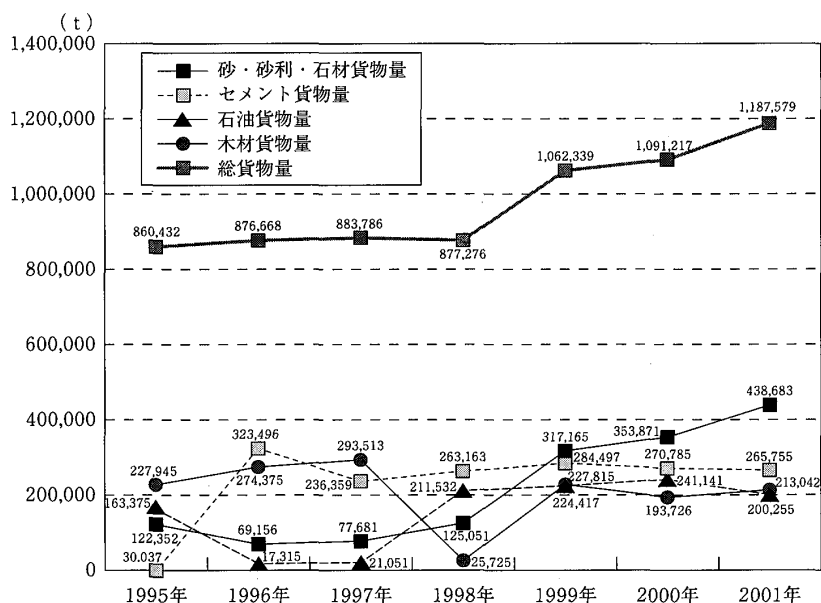
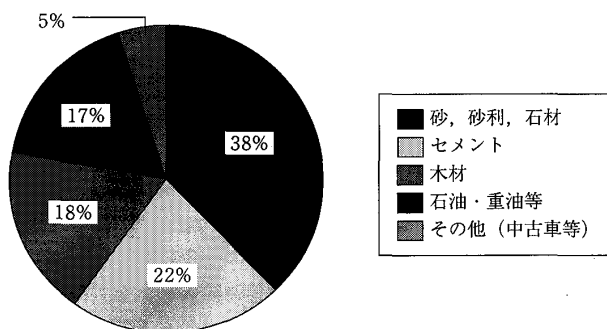


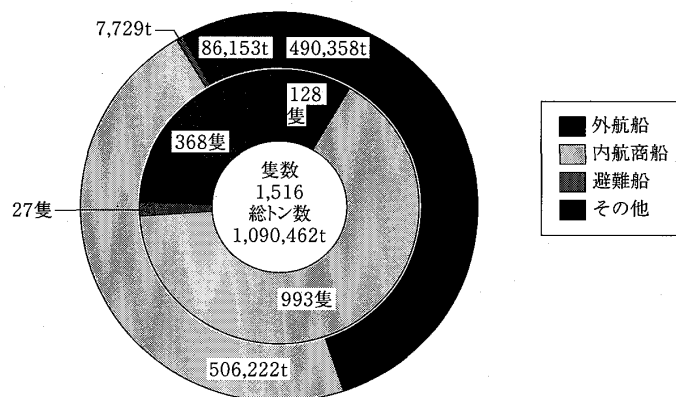
図9 2001年度取扱貨物種別



商工企画課経済交流係だけでなく、浜田市と島根県両者が出資して作った浜田港振興会が浜田市から50km圏内を中心に精力的に行っている。海外にポートセールス拠点を置くことは現状では難しいが、海外でのポートセールスには県の海外事務所をもっと活用すべきだろう。

浜田港は重要港湾に指定されているものの、第8次港湾5ヵ年計画では、岸壁を整備したが取扱い貨物が減少した港湾となった(表4)。そのため、浜田港は避難港としての役割を重視すべきであるとの意見もあるようだが、近年は他の日本海側港湾と同様にロシア向け中古車や中古スクーターの輸出が増加しており、本来はロシアの気象観測船であった船まで中古車輸入のために入港している。また、砂、砂利の移入、輸入量が増加していて、すでに単なる避難港としての地位は脱していると思われる(図8、図9、図10)。砂、砂利については瀬戸内海の手砂採取規制が強まるので、来年以降は中国や韓国からの輸入が増加しそうだ。

図10 2000年度入港船舶構成



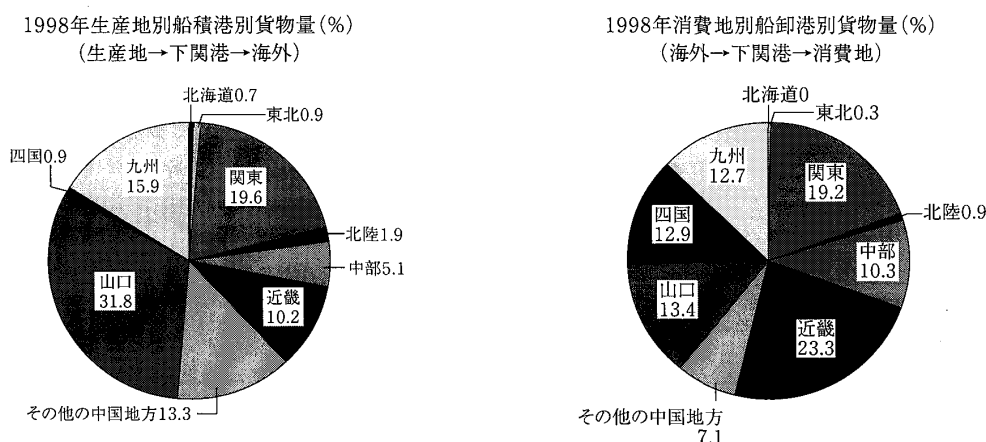
3. 他港との比較

(1) 下関港

下関は特定重要港湾であり、下関市港湾局がポートオーソリティーとなっている。輸出港としての地位が高かったが、後背地の製鉄業などが衰退するにつれ、後背人口向けの生活用品の輸入港、加工品原料の輸入港、内貿港としての役割が大きくなった。水深12mの5万トンバースを持ち、コンテナ対応に関してはガントリークレーンを1基装備し、24時間開港している。

コンテナ定期航路は韓国の釜山に週5便、馬山に週3便、中国の青島経由連雲に週1便、台湾の高雄に週1便ある。冷凍、冷蔵倉庫はもちろん、JRのコンテナターミナルもある。FAZ (Foreign Access Zone) の中核施設としては「海峡メッセ下関」がある。下関港は山

図11 下関港の生産地、消費地別貨物量



口県はもちろん、近隣の九州や中国地方だけでなく、関東や近畿からも集荷し、輸出している。輸入品については近畿や関東へ移送する量のほうが多いくらいである(図11)。

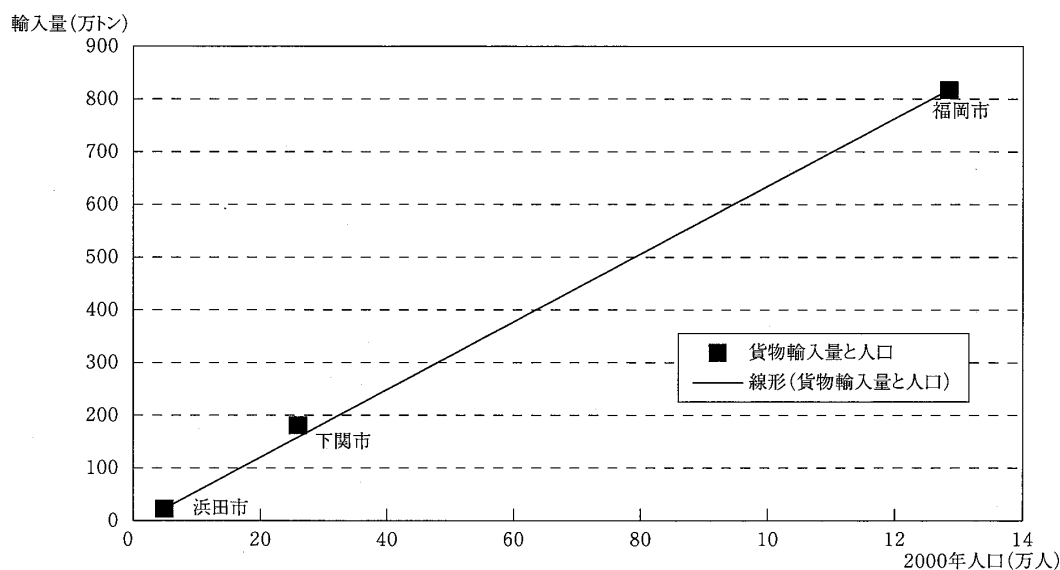
(2) 博多港

博多港は都市名と港名が異なるという珍しいケースであるためトラブルもあったが、輸出入ともに順調である。特定重要港湾でありポートオーソリティーは福岡市港湾局になっている。定期コンテナ航路は北米、南米、ヨーロッパ、オーストラリア、地中海、釜山・香港などアジア等に28航路も持っている。ヨーロッパ航路などは途中の寄港地も多い。コンテナのヤードオペレータは7社あるが、この7社と福岡市港湾局が出資して博多港埠頭(株)を設立し、ガントリークレーンやストラドルキャリアーのオペレーションを行っている。2つのコンテナターミナルを持ち、計6基のガントリークレーンが忙しく動いている。コンテナ輸出貨物量が順調に推移したのには、近隣のタイヤメーカーが輸出港としてずっと使いつづけてくれていることが大きい。タイヤメーカーの工場は近隣に数カ所あるが、道路のアクセスが良い上にJR貨物の駅も港内にある。また、後背地の人口が伸び、輸出が減少しても生活用品の輸入港としての地位はゆるぎないものとなっている。

例えば、スーパーIが近隣に数店舗あり、I向けの商品の輸入/移入港としても使われている。浜田の場合、Iは浜田市内に1店舗しかないうえに、Iの本部のある広島を使うように広島県から強く要請されているそうである。しかし、広島から浜田までは道路アクセスは良いものの、広島市内の道路混雑の緩和、世界の環境を考えたモーダルシフトを考慮すると、浜田港を利用するようになって欲しいものである。

過去、日本は原料を輸入して加工品を輸出することにより外貨を獲得し、それによって資本蓄積を行ってきた。そのため、港も原料を輸入し、製品を輸出するための基地となっていた。しかし近年、工場の海外移転が進むにつれて製品の輸入が増え、後背地の人口が多いと輸入量が多い、つまり後背地の人口の多寡が輸入貨物の確保に繋がっている(図12)。実際、スーパー等で見かける生活雑貨も輸入品が多いようである。近隣の人口が多いほど

図12 コンテナ貨物輸入量と人口



港のコンテナ貨物も増加するようになっている。もちろん、生活用品だけがコンテナで輸入されているわけではなく、後背地の人口が労働力となっている工場向けの部品や原材料などの輸入もされているのであろうが、コンテナ輸入量が後背地の活力を示しているともいえそうだ。

(3) 浜田港

浜田港のクレーン使用料金等は近隣の境港と比較して比較的安く設定されている(表5)が、その他荷扱い料もコンテナについては港湾荷役会社に依頼して特別に安価にしている。

表5 浜田港と境港との料金比較

	浜田港	境港
クレーン1時間使用料金	¥11,650.00	¥12,233.00
冷凍コンテナ電源(1個1時間当たり)	¥170.00	¥235.00
舗装野積み場(日・10m ² 当たり)	¥36.00	¥31.50
CFS上屋(日・m ² 当たり)	¥18.00	¥17.85
CFS管理棟(月・m ² 当たり)	¥1,360.00	¥1,473.45

浜田港には港湾荷役作業会社は2社しかなく、そのうちクレーン操作などができるようなオペレーターのいるのは1社で、独占状態になっている。この独占状態を解消するためにも取り扱い貨物量を増加させて新規参入、競争状態にすることが必要ではないだろうか。2000年5月に港湾運送事業法の一部改正案が成立、公布されて9つの特定港湾では一般港湾運送事業等に係る免許制を廃止し、許可制に改正された。また、特定港湾では一般港湾運送事業等に係る運賃、料金が認可制から事前届け出制に改められた。浜田港は特定港

湾ではないのでこの対象ではないが、今後は自由化の波を押しとどめることはできないだろう。

4. 浜田港の今後

ベースカーゴの確保が難しく、ポートセールスに成功してもスポットのものが多くなっている。そのため、月別の輸送量変動が大きい。しかし、スポットが定期へのきっかけとなるかもしれないし、地道なポートセールスは今後も続ける必要がある。2000年3月から2002年6月までの各月の合計本数の近似直線をひいてみると相関は低いが増加傾向となっている。また季節変動はなさそうであるが、いくつかの山がある(図13)。

境港でも釜山航路のコンテナ取扱量は初年度は144TEU(20フィートコンテナ換算本数)であったが2001年には5,732TEUになっている(図14)。

海外向けのポートセールスは船会社であるN海運のセールス力が重要であるが、N海運は韓国では中堅海運会社とはいえ、そのセールス力はやや劣るようである。今後、海外向けのポートセールスはミッションを組んで時々行うだけでなく、浜田港のポートオーソリティーである島根県の海外事務所によるポートセールスも期待される。島根県内の貨物をすべて浜田港に集積することは無理にしても、松江周辺の道路の混雑を考えると出雲以西の貨物は境港よりも浜田港を利用したほうが時間的にもエネルギー的にも有利になるのではないだろうか。島根県内唯一の国際港であるということで島根県内の企業に訴えるだけでなく、現在他港を利用していても浜田港を利用する利点の多い企業は多いと思われる。そのため、ポートセールスも浜田から80km圏内まで拡大しているようだ。

例えば、現在、江津にあるN製紙の輸出貨物は下関から輸出している。このN製紙の輸出は安定しており、ベースカーゴとしての魅力も大きい。下関からの輸出は長年にわたっておこなわれてきていることであり、一般的に言ってもメーカー、貿易会社はつきあいや安全面などを考えて今までの方法を変えない傾向が強く、せっかく浜田港から輸出したほうが陸送距離が短くなるとはいっても簡単には代えてもらえないようである。しかし、排出CO₂やNO_x、SO_xなどの汚染物質低減やエネルギー節約のためにも、陸送距離はできるだけ短くして海運を使用すべきであろう。北海道から関東方面への輸送を高速フェリーで陸送から海運へ転換するのと同じように、モーダルシフトが求められる(図15)。

図15では内航となっているが、外航も同様であろう。また道路の混雑の緩和にも繋がる上、工場や港の開門の時間待ちや休憩のためにサービスエリアや道の駅などの駐車場でアイドリングを続けているトラックも多い。エアコンを作動させるためにアイドリングさせているのであろうが、アイドリングでも二酸化炭素その他の有害物質は発生する(表7)。

一般道路から高速道路へのインターチェンジのランプウェイに駐車しているトラックを見かけることもよくある。これは大変危険である。トラックの多くは内陸移送のものだろうが、外国貿易の陸送部分を担当しているものもあるだろう。また、海上輸送距離も短い

表6 浜田港コンテナ輸出入量

(月別、単位：TEU)

年	月	輸入	輸出	合計	
2001	3月	11	21	32	
	4月	14	3	17	
	5月	9	19	28	
	6月	17	8	25	
	7月	19	2	21	
	8月	39	2	41	
	9月	83	3	86	
	10月	47	8	55	
	11月	47	12	59	
	12月	53	15	68	
	2002	1月	38	9	47
		2月	23	6	29
3月		41	21	62	
4月		33	12	45	
5月		10	6	16	
6月		21	8	29	
7月		37	10	47	
8月		23	1	24	
9月		48	12	60	
10月		20	14	34	
11月		97	12	109	
12月		82	4	86	
2003	1月	66	4	70	
	2月	37	8	45	
	3月	57	8	65	
	4月	52	13	65	
	5月	26	2	28	
	6月	58	24	82	

図13 コンテナ輸送量

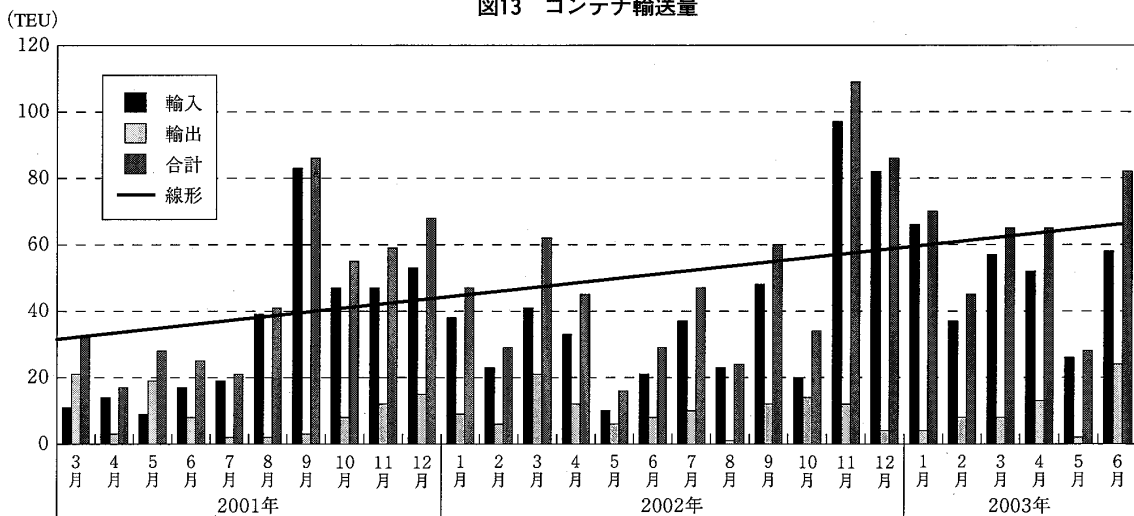


図14 境港の釜山航路コンテナ取扱量

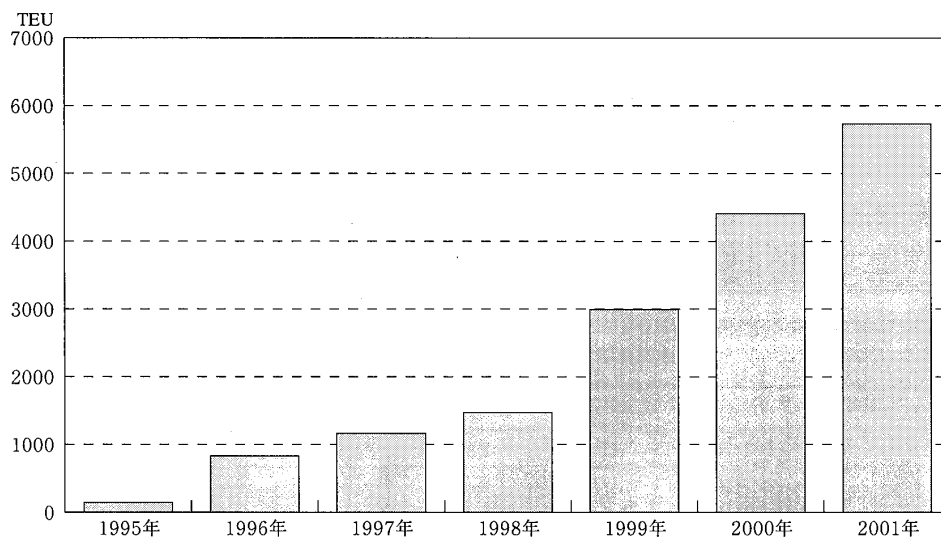
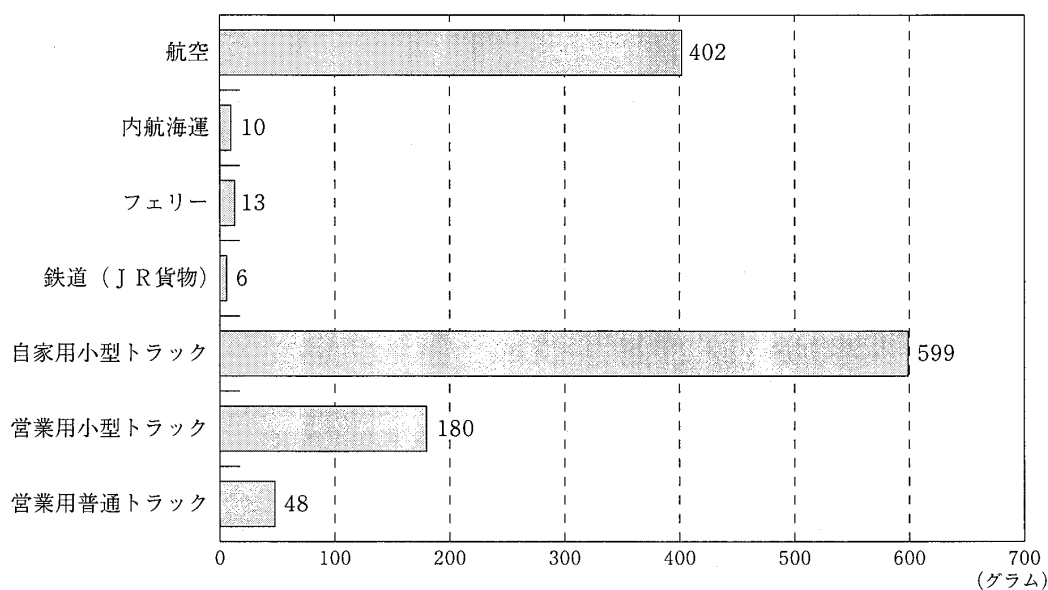


図15 貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位



注: 1トンの貨物を1km運んだ場合の二酸化炭素排出量を換算した重さ

表7 アイドリングストップの効果

車種	アイドリング10分間あたり 燃料消費量 (リットル)	アイドリング10分間あたり CO ₂ 排出量 (炭素換算)
乗用車 (ガソリン車)	0.14	90g
小型トラック (2トン積ディーゼル車)	0.08~0.12	58~87g
中型トラック (4トン積ディーゼル車)	0.13~0.17	94~120g
大型トラック (10トン積ディーゼル車)	0.22~0.30	160~220g

出所: 環境庁地球環境部環境保全対策課『地球温暖化防止京都会議』「高速道路と自動車」(1988)

ほうがエネルギー消費量も少なく、有害排出物も少ない。釜山からだど広島港より浜田港のほうがはるかに距離が短い。さらに広島市内の道路の混雑を考えると、広島港を利用しているコンテナ貨物も、島根県境に近い企業は浜田港を利用したほうが環境面だけでなく、時間面でも利点があるといえる。また、リーファーコンテナの温度管理の徹底や混載コンテナの荷物の破損がなどの事故がないようにして荷主の信頼を得ることも重要である。

さらに単に他の港の使用している貨物を浜田港へシフトしてもらうだけでなく、新しく貨物を開発することがより重要であり、浜田だけでなく島根県民経済、国民経済の面からも期待される場所である。

現在、M窯業の瓦を台湾へ試験輸出しているが、他の産地の瓦との競争に勝てる見込みは薄いようだ。石州瓦は強度の面から優れているといわれ、その特性を生かして多少高くても薄くて丈夫であり地震対策になるようなものなど、海外の消費者にとっても魅力ある商品を開発し強力でセールスを行って浜田港から大量に輸出できるようにすべきである。

輸入についても韓国をはじめ魅力ある本場の製品は数多くあり、それらの売り込みを待つだけでなく、こちらからも発掘して輸入すれば日本の消費者の便益が増大する。また、製品だけでなく、韓国で開発された飼料原料や無花果などの加工食品原料、原材料を輸入して加工、販売できそうなものもある。これらの加工工場を浜田圏内に作ることであれば産業の振興、雇用の増加にも繋がる。

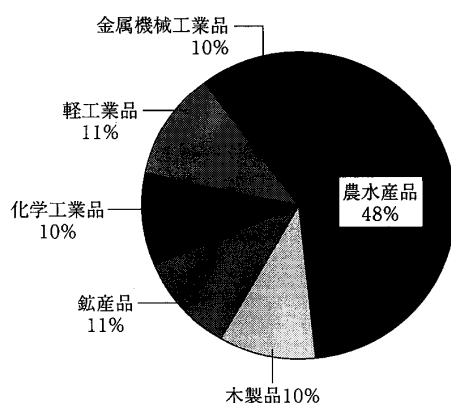
輸入面では畜産粗飼料の輸入に浜田港を使用することが検討され始めている。まだ比率は低い(表8)ものの、年間にわたって安定した荷になる可能性がある。

表8 2001年コンテナ貨物品種分類表

品 種 分 類	TEU	比 率	比 率
農 水 産 品	198	46%	冷凍(イワシ・カマス・アジ) 黄大豆
木 製 品	40	9%	家具製品・部材 木製パレット
鉱 産 品	43	10%	セリサイト・カオリン・融雪剤・石材
化 学 工 業 品	39	9%	オキシ塩化ジルコ・フィルム・レジ袋
軽 工 業 品	47	11%	フレコンパック・牛乳パック・肥料袋
金属機械工業品	41	10%	コントロールボックス、自動車部品、中古機械
特 殊 製 品	22	5%	牧草、島根物産展産品ほか
そ の 他	0	0%	
計	430	100%	

石見地域は優良な畜産地域であり、使用する粗飼料も多い。また、農業用の土壌改良剤(主として果樹に使用されるが、近年は野菜苗用としても使用される)として使用されるピートモス(泥炭の一種で水蘚が堆積したといわれているもの)は北海道など国内でも産出するものの、良質な物の主産地は北ヨーロッパやソ連、カナダなどの北米地域であり、北米航路やヨーロッパ航路を利用して釜山経由で輸入することも可能であろう。酸性度が強く、使用には工夫が必要ではあるが、ブルーベリー生産者など農業関係者の積極的な検

図16 2001年コンテナ貨物品種別比率



討が待たれる。

浜田港は現状では、特定重要港湾で取扱量も多い下関、博多へ寄るついでに寄港してもらっている感が強い。海運は航路が開設されてから徐々にしか取り扱い貨物量が増加しないのが常とはいえ、これからも地道なポートセールスと魅力ある輸出品の創作、創造、魅力ある輸入品の発見に努めるべきであろう。また、年に数回トレードフェアを開催するだけでなく、輸入品を購入できる常設の場所が欲しい。現在、境港に島根県と鳥取県共有のFAZがあるが、浜田でも開設できないものだろうか。「お魚センター」との連携をとれば、ある程度の集客は見込めるし、相乗作用もある。

浜田は、萩・石見空港からも近く、浜田道で中国自動車道と結ばれている。モーダルミックスにいつでも対応できる場所であるといえる。また、港は単なる陸上輸送と海上輸送の結節点であるだけでなく、過去の歌に歌われてきたように人々がその景色に魅力を感じるものであってほしい。そのためには、野積み地を人々の生活空間から隔てるような緑地を整備することがのぞまれるし、防波堤での危険な釣りを黙認するだけでなく、海釣り公園の整備や漁協とも協力して境港のようにヨットのレース海面の設定を行って海洋スポーツを振興し、海と港に対する理解を深める努力をするなどすれば関連産業の雇用も増え、定着人口の増加につながるのではないだろうか。

参考文献

- 1) ジェトロ『平成13年度日韓共同事業立ち上げアクションプラン』、2001年
- 2) 國分和雄『知ってもらいたい日本の港』、2000年
- 3) 国土交通省海事局編『海事レポート 平成13年版』、2001年
- 4) 港湾投資研究会編『港の役割と社会経済評価』、2001年
- 5) 宮本寶「神戸港の経営管理」『都市政策』vol. 38、1985年
- 6) 高田邦道『CO₂と交通』、2000年

7) 通商産業省通商調査室編『貿易構造の変化と縮小傾向を続ける貿易収支黒字』、1995年

キーワード 海運 コンテナ 港 定期航路

(Yasuo SUEHIRO)