

国際貿易港としての浜田港の研究

黒堀 大輔

キーワード: 国際貿易港, 浜田, 貿易, コンテナ

1. はじめに

日本にある港湾は、特定重要港湾、重要港湾、地方港湾の3種類に分けることができる。2006年4月1日現在、日本において特定重要港湾は23港、重要港湾は128港、地方港湾は942港(56条港湾を含む)となっている。

特定重要港湾は、重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要であり、政令により定められている港湾である。重要港湾は、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾であり、その他の国の利害に重大な関係を有する政令で定められた港湾である。そして、地方港湾は重要港湾以外の港湾である。以上のように港湾法第2条第2項で定められている。

本来の港は、その周辺地域に住む人々の生活に必要とする物資の集散地の場として開発され、発展し、その地域の経済活動になくてはならない機能を果たす空間として存在するものである。さらに、港は物資の交流のみならず、内外を問わず人や文化の窓口としても開かれた出入りの機能をも果たしている。

現在では、港は人の移動や物の流通を可能にする集散地としての機能をさらに充実・発展させている。港を中心にして人が集まり、物資が集散することで商取引が行われ、社会的経済的文化的活動が営まれることで港湾都市が形成されるようになる。その結果、港の後背圏には巨大な消費地が誕生するとともに、生産地あるいは輸出地としての機能を果たす一大経済圏が生成し、発展している。

このように、島国である日本は、昔から物資や文化の交流の多くは海を通して行われてきた。そのため、港湾は日本の経済発展に大きく貢献してきた経緯がある。特に戦後の目覚ましい日本経済の発展は港湾を利用した国際貿易により発展してきた。それは、地下資源の少ない日本において、外貨を稼ぎ、経済成長を図るために海外から原材料を購入し、これを加工・輸出することで成し遂げられてきた。こうした型の貿易を支えたのが港湾であり、港湾を中心とした臨海工業地帯であった。

港湾と中心として貿易が発展していく中で貿易構造が変化し、特にコンテナ化は荷役効率が向上するメリットとドア・ツー・ドアの実現をもたらした。その結果、現在では、コンテナ輸送は日本の国際定期航路貨物量の90%近くを占めるようになった。コンテナは、温度管理が可能なルーファークンテナ、液体専用のタンクコンテナ等、様々な形態の貨物に対応可能となっている。

輸出入品の輸送形態として、航空輸送と海上輸送がある。2005年の貿易額全体で見ると、海上輸送の占めるシェアは、輸出が69.5%、輸入が72.9%となっている。貿易量では2004年において、海上輸送の占めるシェアは、輸出が99.1%、輸入が99.8%となっている。このように、海上輸送が日本の貿易のほとんどを占め、日本の経済を支えている現状である。したがって国際物流の玄関口としての港湾の重要性は高く、海上輸送と陸上輸送を結び結節点としての港湾の役割もますます重要化している。

2. 研究目的

日本全体の貿易の現状を理解しながら、浜田港の現状を明確にし、今後のあり方について考察する。

ことを研究目的としている。

3. 浜田港の施設

浜田港は、長浜埠頭と福井埠頭の2つの埠頭から成り立っている。1940年(昭和15年)から、これまで商港として使われていた瀬戸ヶ島地区での不完全な荷役を解消するため、長浜地区に新規港湾計画が立てられた。そして1942年(昭和17年)から第1期修築工事に着手し、1953年(昭和28年)までに小型けい船岸延長204mが完成した。

関連施設として、1948年(昭和23年)には浜田海上保安部が設置され、1968年(昭和43年)には広島検疫所浜田出張所が開設され、同時に検疫港に指定されている。1970年(昭和45年)には神戸植物防疫所浜田出張所が設置され、同年に植物輸入港に指定されている。1971年(昭和46年)には浜田港湾合同庁舎が新築開庁している。

現在の浜田港周辺の関連施設の配置は図1のようになっており、浜田港湾合同庁舎には浜田税関支署、神戸植物防疫所浜田出張所、広島検疫所浜田出張所、浜田港長、浜田海上保安部が入っている。

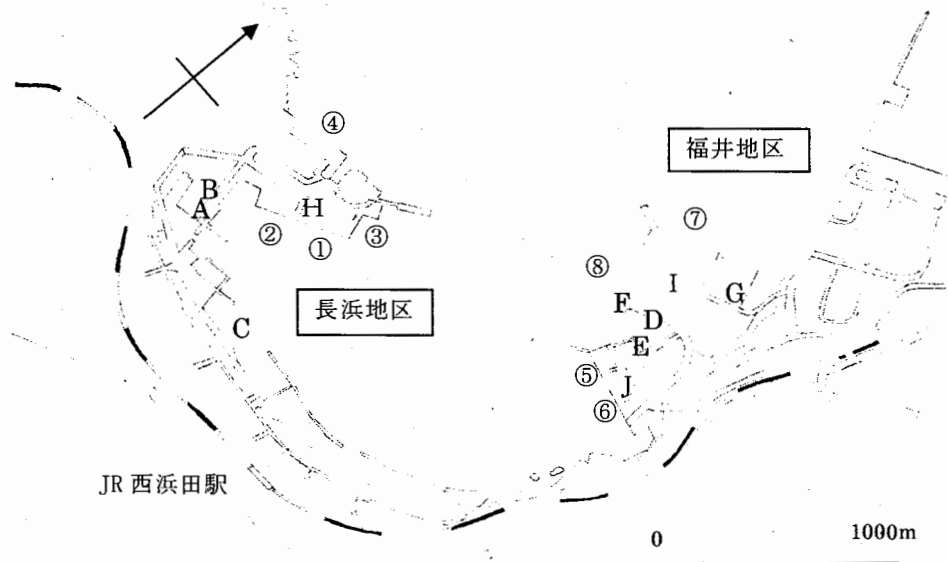


図1 浜田商港周辺における貿易関連施設

A: 港運会社 B: 浜田港湾合同庁舎(浜田税関支署, 神戸植物防疫所浜田出張所, 広島検疫所浜田出張所, 浜田港長, 浜田海上保安部) C: 水面整理上 D: CFS(コンテナ・プレート・ステーション)

E: くん蒸倉庫 F: 多目的クレーン G: 浜田港湾管理所(浜田ポートセンター) H: 長浜埠頭野積場 I: 福井埠頭野積場 J: 福井新埠頭野積場

①: 長浜埠頭1号岸壁 ②: 長浜埠頭2号岸壁 ③: 長浜埠頭3号岸壁 ④: 長浜埠頭4号埠頭 ⑤: 福井埠頭1号岸壁 ⑥: 福井埠頭2号岸壁 ⑦: 福井埠頭3号埠頭 ⑧: 福井埠頭4号岸壁

4. 浜田港の歴史

浜田は古くから船舶の出入りが盛んで、中国の明国の時代には「南高番馬」(ながはま)「番馬塔」(はまだ)として知られていた。明治時代になると対岸貿易の必要性が高まってきた。

1895年(明治28年)には特別輸出港、1896年には10月に開港外貿易港(準貿易港)として浜田港が指定されている。さらに同年11月に浜田神戸税関出張所が浜田浦に置かれ、税関事務を担当することになった。そして1899年(明治32年)8月に浜田港が本格的な貿易港として許可され、浜田神戸税関出張所から浜田税関支署へと改称している。

1948年(昭和23年)以後は、外国貿易船舶の出入りが減少したが、一方では中国向けの枕木や坑木の輸出が1948年ころまで継続し、韓国との貿易は小型船舶による竹材の輸出が1952年(昭和27年)まで継続するなど、商港の整備が進むにつれて貿易船舶の出入りが次第に増加していった。

1957年(昭和32年)5月には重要港湾に指定されたことで浜田港の発展は軌道にのるようになり、さらに1962年(昭和37年)5月には木材輸入港に指定されている。

2001年(平成13年)からは、韓国釜山港と国際定期コンテナ航路が開設された。これにより、浜田港における輸出入品目は増え、地元の製品である石州瓦の輸出が年々増加している状況である。

これより古く、1425年(応永32年)には、鬱陵島に逃亡した人民を捕らえるため出向いた朝鮮官船が暴風に遭い、生き残った張乙夫ら10人が石見長浜に漂着し、周布氏が朝鮮に送還したのを背景として、翌年から朝鮮国王との交易が開始された。交易の期間は、1502年(文亀2年)までの78年間にわたって計49回とされている。主な輸入品としては、紬・綿布などの繊維製品、虎皮・豹皮などの皮革類、人参・松子・清蜜などがあり、輸出品は長浜をはじめとする周辺地域で生産された刀剣・朱椀・瀉漆・蠟燭と、対馬の交易による品物と考えられる丹木・胡椒などであった。

そして、江戸時代後期には、会津屋八右衛門によって密貿易が始められた。浜田藩は、紙すきを奨励するなどして殖産産業に努めたが、藩財政を立て直すまで至らなかった。そこで、財政難である浜田藩のために藩の勘定方橋本三兵衛、家老の岡田頼母に相談をもちかけ、岡田頼母は、藩財政の窮乏を救うためにはやむなしとして密貿易を黙認した。こうして八右衛門は鬱陵島貿易を行い、さらに朝鮮・中国、南洋諸国にまで交易の範囲を広めていった。しかし、浜田藩の財政が潤ってくると密貿易の噂が広まってきた。その時、偶然山陰道を通じた間宮林蔵の探索により、1836年(天保7年)、幕府により八右衛門は捕らえられ死罪を申し付けられている。

1883年(明治16年)3月、日本政府は鬱陵島への渡航禁止令を公布し、同年9月に同島在留の日本人を引き揚げさせるために、内務省書記官と汽船を派遣して、254名の日本人を強制的に帰国させている。

朝鮮政府は、1881年(明治14年)に鬱陵島で多数の日本人が伐木漁採に従事しているのを発見し、同年6月に大朝鮮国禮曹判書沈舜澤の名において、外務卿井上馨に対して日本人の渡航禁止を要求した。この当時、鬱陵島にいた日本人は数百名と言われ、山口県がもっとも多く、次いで島根県、広島県、福岡県の人々であると言われている。しかし、彼らは渡航禁止を無視し、なおも伐木をし続けていた。

5. 島根県の港湾

島根県には重要港湾4港を含め90港があるほか、萩・石見、出雲、隠岐空港の3空港が整備され、東京や大阪への定期便が就航し、高速交通の拠点として重要な役割を果たしている。重要港湾と県管理の地方港湾は表1に示しているようであり、国や地方の利害に関わる港湾は日本海側の全ての市町に存在し、島根県にとって港湾の重要性を理解することが出来る。

表1 島根県の港

重要港湾(4)	浜田港, 三隅港, 西郷港, 境港(島根県・鳥取県両県管理)
地方港湾(県管理) (15)	七類港, 松江港, 安来港, 河下港, 田儀港, 久手港, 宅野港, 温泉津港, 江津港, 益田港, 重栖港, 御波港, 知々井港, 別府港, 来居港
地方港湾(市町村管理) (62)	波入港, 遅江港, 江島港, 入江港, 意東港, 揖屋港, 笠浦港, 千酌港, 菅浦港, 笹子港, 惣津港, 法田港, 諸喰港, 軽尾港, 才港, 海崎港, 佐波港, 秋鹿北港, 伊野灘港, 二俣港, 黒田港, 中山港, 小田東港, 灘山港, 山谷港, 島津屋港, 魚津港, 船津港, 網屋港, 吉浦港, 生湯港, 高島港, 遠田港, 持石港, 喜阿弥港, 古海港, 竹名港, 木佐根港, 姫の浦港, 堤港, 須賀港, 保々見港, 日之津港, 諏訪港, 海士港, 波止港, 宇賀港, 美田港, 物井港, 倉の谷港, 国賀港, 釜港, 伊後港, 西村港, 汐浜港, 大津久港, 小津久港, 飯美港, 卯敷港, 長尾田港, 代港
56 条港湾(9)	論田港, 寺津港, 二子港, 手角港, 寺津港, 長江港, 秋鹿港, 岡本港, 湯町港

6. 島根県の貿易

島根県の貿易額は、2003 年より輸出入額ともに増加しており、2005 年度の輸出額は 2235 億 4700 万円、輸入額は 1883 億 900 万円となっている。

次に、2005 年の島根県の品目別輸出入額を見ると、輸出では機械、電気機器及び同製品並びに部分品が全体の構成比の 70.4%を占め、続いて卑金属及び同製品が 19.1%を占めている。両品目で輸出全体の 89.5%を占めている。そして、機械、電気機器及び同製品並びに部分品のうち電気機器・同部分品が 95.3%を占め、卑金属及び同製品のうち鉄鋼が 75.2%を占めている。

輸入では、機械、電気機器及び同製品並びに部分品が全体の構成比の 64.0%となり、続いて卑金属及び同製品が 12.7%を占めている。そして、機械、電気機器及び同製品並びに部分品のうち電気機器・同部分品が 99.6%を占め、卑金属及び同製品のうち鉄鋼が 80.5%を占めている。これにより、島根県の品目別輸出入額では、機械、電気機器及び同製品並びに部分品、卑金属及び同製品が大部分を占める状態となっている。

次に 2005 年における地域別輸出入額を見ると、輸出において、アジアが約 1,099 億円であり、全体に占める構成比は 49.2%で最も多い。続いてヨーロッパが約 516 億円であり、構成比 23.1%である。北米は約 517 億円であり、構成比は 23.1%である。この 3 地域で全体の 9 割以上を占めている。輸入では、不明な地域が全体の 21.3%を占めるが、アジアが約 1046 億円であり、全体の構成比 55.5%を占めている。続いてオセアニアが約 138 億円であり、構成比 7.3%となっている。この両地域で全体の 62.8%を占めている。

国別輸出入額を見ると、輸出において 2004 年は 1 位がドイツ、2 位がアメリカであったが、2005 年では 1 位がアメリカで構成比 22.0%、2 位がドイツで構成比 18.5%、3 位がシンガポールで構成比 12.6%となっている。輸入においては、1 位が中国で構成比 15.4%、2 位がマレーシアで構成比 15.1%、3 位がオーストラリアで構成比 7.0%となっている。

輸出では 1 位アメリカ、2 位ドイツとなっているが、続いてシンガポール、中国、韓国、台湾、香港となっていることから、島根県の輸出相手国はやはりアジア中心であることがわかる。輸入においても、3 位オーストラリア、4 位チリ、8 位ロシア、10 位タイであるが、1 位中国を始め、2 位マレーシア、5 位台湾と上位 10 カ国のうち 7 カ国もアジア諸国が占めているように、アジア中心であることが理解でき、島根県はアジアを拠点とした貿易を行っていることがわかる。

7. 浜田港の貿易の現状

浜田港の貿易額推移を見ると、輸出は年々増加しているが、輸入に関しては増減が激しく変化している。輸出増加の要因としては、ロシアのウラジオストックへの中古自動車の輸出増加が挙げられる。次に、2004年と2005年の浜田港品目別貿易額を見ると、輸入においては、木材が輸入全体の50%以上を占めており、続いて魚類及び同調製品が約12%近くを占めている。輸出においては中古自動車が2004年では輸出全体の73%を占めており、2005年ではさらに輸出全体の93%を占めており、急激に増加していることがわかる。このように、品目別で見ると浜田港の主な輸入品は木材と魚類及び同調製品であり、輸出品は中古自動車である。(図2)

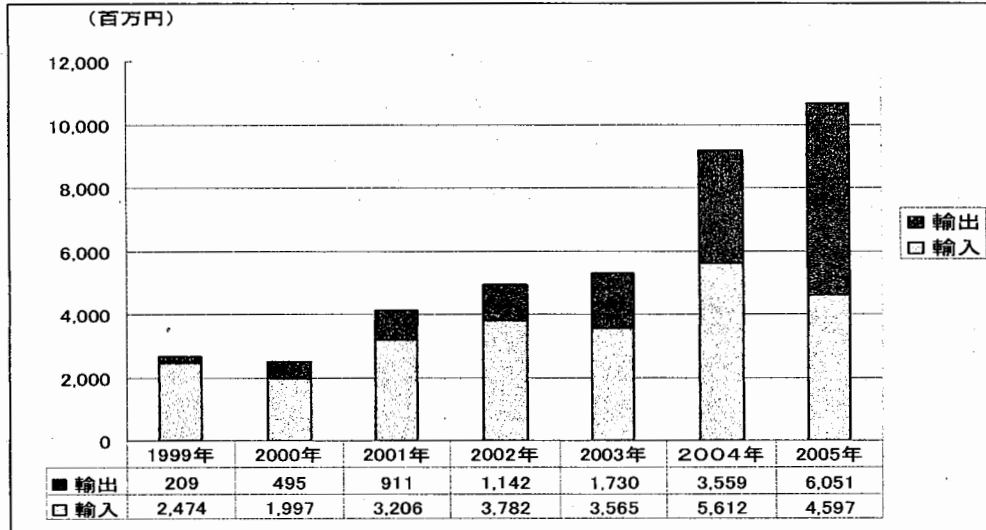


図2 浜田港の貿易額推移 (浜田税関支署報告より作成)

浜田港の品目別貿易額については、主要輸出入品目として、輸入では木材と魚類及び同調製品、輸出では自動車が挙げられる。木材は、1962年に木材輸入特定港に指定されて以来、浜田港の輸入において中心品目となっている。

木材は、ロシアから北洋材、東南アジアから南洋材を輸入し、魚類及び同調製品は、主に北朝鮮からのウニや蟹の輸入である。自動車は、99%がロシアのウラジオストックへの輸出であり、浜田港の主要貿易品目である。

浜田港における主な輸入品である木材について、財務省「貿易統計」によると、2005年における日本の木材輸入額は1兆2000億円であり、日本の総輸入額の2.1%となっている。そのうち、南洋材の輸入は金額において279億円、北洋材は512億円となっている。近年では、高騰する南洋材から、割安で品質のよい北洋材へのシフト傾向がみられていたが、2005年においてはロシアからの北洋材は減少している。その理由として、伐採作業が気候の影響で停滞したこと、中国の需要増加によって日本向けの出荷が減少したことが挙げられる。

浜田港における木材輸入額は28億1700万円となっており、日本の木材輸入額における浜田港の木材輸入額の占める割合は、金額で0.2%となっている。浜田港の木材の輸入は、主にロシア、マレーシアから輸入し、ロシアからは北洋材、マレーシアからは南洋材を輸入している。浜田港における木材輸入が多い要因について考察してみると、①浜田港が浜田市誌に記載されているように古くから木材の集散地であったこと。②1962年に木材特定輸入港に指定されたこと。③浜田市に合板株式会社、製材工場等が存在すること。以上の三点が木材輸入に大きく関係すると考え

られる。

次に、2 番目に輸入額が多い魚類及び同調製品について、社団法人 日本水産物貿易協会による2005年水産物輸入実績港国別順位を見ると、日本における輸入総額に占める北朝鮮の順位は36位であり、金額は全体の0.25%を占めている。数量は1万4387トン、金額は41億8233万円となっている。浜田港では北朝鮮からウニ、蟹を輸入している。輸入額は、2005年で4億8600万円となっている。なお、北朝鮮からの魚類及び同調製品の日本における浜田港の輸入額の占める割合は11.7%である。

浜田港の貿易における主要な貿易品目である自動車(中古)輸出について、社団法人 日本貿易会によると2005年日本全体の自動車の輸出は693万台、金額では9兆9000億円となっている。これは、日本の輸出総額の15%を占めている。日本での貿易の中心は自動車の輸出であることがわかる。

日本からロシアへの自動車輸出を見ると、台数は41万台、金額は3400億円となっている。浜田港におけるロシアへの輸出金額は56億6200万円となっているので、日本における浜田港の自動車(中古)の占める金額の割合は1.6%となっている。

8. コンテナについて

浜田港には2001年3月から韓国釜山港と定期コンテナ航路が就航している。これにより、現在コンテナ取扱数世界第5位の釜山港からのトランシップにより、浜田港は中国・東南アジア・北米・欧州等、世界各地の17カ国、37港との貿易実績をあげるようになった。

浜田港にはコンテナ航路就航以来、2006年6月末までに合計4795TEUの実入り(貨物入り)コンテナが輸出入されている。現在は、韓国の船社「南星海運(株)」のコンテナ船が就航しており、コンテナ航路は今年から図3のように釜山港との間に直行便が開設され、船名もBONNY STAR号(4,124トン)からPEGASUS PARADE号(5,833トン)へ変わることによって積載能力も20フィートコンテナ換算で342本から404本へと拡大している。このことにより、浜田港におけるコンテナ航路の充実を伺うことができる。

浜田港はLCLサービスにも力を入れていて、韓国(釜山、ソウル)、中国(大連、天津新港、青島、上海、寧波)、台湾(基隆、台中、高雄)の各港との間で小口貨物の輸出入が可能になっている。

コンテナ輸送で重要となってくるのは輸出入のバランスである。輸出入のバランスについては、2004年では輸入が輸出を大きく上回って86%となっていたが、2005年では輸入割合が65%にまで改善されている。今後、輸出を増やすことで輸出入バランスを整え、浜田市の経済を発展させていかなければならないとされている。

(旧)



(新)

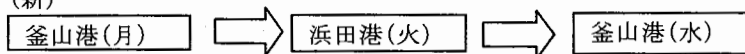


図3 釜山港とのコンテナ航路

(出典 浜田港振興会)

コンテナ貨物実績として、輸入では鉱産品、化学工業品、木工製品、農水産品、金属機械、輸出では軽工業品、農水産品、化学工業品、金属機械、鉱産品、合計では鉱産品、農水産品、化学工業品、木工製品、軽工業品となっており、輸出入とも偏りの少ない貨物分布になっている。輸入品では大きなシェアを占めているのはプラスチック製袋、鉱産物、塩(凍結防止剤)等で、航路開設以来の主要品目であった木工製品や水産加工品の利用は減少傾向にある。近年の注目す

べきこととして、台湾向けの石州瓦の輸出が伸びていることが挙げられる。コンテナ輸送による貿易相手国として、中国が輸出入合計で半分以上を占め、最大の貿易相手国となっている。続いて韓国となっている。中国はコンテナ本数(TEU)において輸入で60%以上を占めており、輸出では韓国が最多の31.6%を占めており、次に台湾が27.5%となっている。浜田港の貿易相手国は、韓国、中国、台湾の東アジア地域が大部分を占め、東南アジアを含めるとコンテナ本数(TEU)の量において輸出入とも全体の90%以上占めている。

9. 浜田港の輸出入の特色

1) 南洋材の輸入

浜田港を中心に南洋材と北洋材を取り扱う企業が2社、境港を中心として工場が6社ある。合板会社は港を中心に立地しており、港の近隣に建材・建築メーカーが存在している。

浜田港では東南アジアから南洋材を輸入し、これを合板会社が合板に加工している。南洋材を取り扱っているのは浜田市にある合板株式会社1社である。この会社は1964年に設立され、営業品目として普通合板、型枠合板、構造用合板を取り扱っている。

木材の輸入地域は主にインドネシア、マレーシアであり、ここから南洋材を輸入している。インドネシアからは原木の輸出は禁止されているために現地で合板製品化して輸入している。なお、マレーシアからは原木での輸入となっている。

合板の用途は、家具や床等の住宅の内装である。しかし、南洋材で製造された合板はそのまま使われることはなく、加工して使用される。合板の製造工程は、北洋材を合板にする過程とほぼ同じである。そのため南洋材で製造された合板は、二次加工品として位置づけられている。

合板の厚さは2.5ミリから24.0ミリまでであるが、この会社では2.5ミリ厚板を中心に加工しており、次に4ミリ、5.5ミリの合板を製造している。

出荷先は二次加工建材メーカーに納めている。出荷範囲は基本的には全国であるが、輸送コストの関係によってほぼ全てが関東以西となっている。

2) 北洋材の輸入

北洋材はロシアから輸入しており、浜田市の合板協同組合の1社がこの北洋材を使って合板を製造している。この会社は1997年に設立され、営業品目は針葉樹低ホルムアルデヒド構造用合板である。合板の用途は、住宅関係における屋根、壁、床などの構造用である。北洋材の合板は南洋材と違い、加工することなくそのまま使えるところに特徴がある。

この合板会社では、合板の厚さは12ミリ(5枚重ね)を中心に製造しており、次に24ミリ、28ミリのものを製造している。この3種類の厚さの合板が製造品の90%を占めている。出荷先はハウスメーカーであり、出荷範囲は南洋材と同様に輸送コストの関係により、ほぼ全てが関東以西となっている。

3) 自動車(中古)輸出

i. 浜田港と中古自動車輸出

浜田港からロシアへと自動車を輸出しているが、輸出は全て中古自動車である。輸出を行っているのは浜田市内にある中古車会社1社のみとなっている。この会社は1997年からロシアのウラジオストックへ向けて輸出を開始しており、その数は年々増加している。

ロシアとの車輸出の始まりは、舞鶴港・新潟港等においてロシアからの北洋材を輸入し、その帰り荷として車をロシアに運んでいたことに始まる。一方、浜田港では同様に北洋材を輸入していたが、ロシアへ向けて船の帰り荷は空のままであった。そこで、輸出業務を行っていた会社が周囲の中古自動車会社と呼びかけ、さらに韓国の船会社の働きかけによる協力態勢を整え、ロシアに中古自動車の輸出を開始することになった。

近年、浜田港からロシアへの中古自動車の輸出が増加しているが、その背景としてロシア経済の好況が挙げられている。外務省の報告によると、2000年におけるロシアのGDP成長率は10.0%であり、2003年～2005年のDGP成長率が7%を超えている。このようにロシア経済が良くなるにつれて、浜田港からの中古自動車の輸出は増えている。理由として、ロシアのウラジオストック周辺のインフラ整備が整っていないために移動手段として車が利用されるためである。

ii. 中古自動車輸出の流れ

輸出する中古自動車の買い取り方法であるが、ロシアのバイヤーの買い取り方法は2つある。1つ目は、ロシアのバイヤーが直接、浜田市の中古自動車会社に買い取りに来る方法である。数年前はこの方法が多かったが最近では減ってきている。2つ目はインターネットを利用して買い付ける方法である。ロシアのバイヤーはインターネットを使い、日本のオークションを検索することが出来る。そして、欲しい中古自動車があれば浜田市の中古自動車会社に電話注文し、それを競り落とすということになる。現在ではこの方法が多く使われている。

この中古自動車会社には、英語を話せる従業員が2、3人おり、ロシアのバイヤーとの交渉をスムーズに行うことが出来るようになってきている。

輸出する車の収集方法は、沖縄を除く日本各地からオークションによって入手したものである。収集する中古自動車は、販売用と輸出用に分けてオークションで競り落としている。輸入用として収集した中古自動車の99%はロシアへ、残りの1%は、ニュージーランドとUAEへ輸出している。この会社の2005年のロシアへの輸出台数は15,000台となっている。

オークションで競り落とした中古自動車は、5.1haある工場敷地に運ばれ、保管される。この土地は、中古自動車会社が買い取り、中古自動車専用の保管用地となっている。そして、輸出するときは、隣の福井埠頭野積場に運ばれ、在来船やRO/RO船へ積荷されている。

ロシアへの中古車の輸出は、週2回、在来船とRO/RO船により行われている。在来船では、車の積荷は1台1台クレーンを使って行われる。そのため、積める台数が少ない上に積み込むのに時間がかかっている。

この問題の解消とさらなる輸出货量増加のため、RO/RO船が導入された。RO/RO船とは、Roll On Roll Off Ship(ロールオンロールオフ船)の略で、船の中にトレーラーが自走して乗り込むことが可能な構造となっており、クレーンを使わずに直接貨物の積み降ろしが出来る船である。このため、貨物の大量輸送と荷役作業の効率化が図られ、物流コストを軽減することが出来る。浜田港の中古自動車の輸出は、これまで在来船だけの使用だったが、RO/RO船の導入により、より早く大量の中古自動車の輸送が可能になった。

4) 石州瓦の輸出

i. 石州瓦について

浜田港からの輸出で特徴付けられる品目として石州瓦が挙げられる。金額的には少ないが、地場産業として島根県の産業を支えている。石州瓦の台湾への輸出の経緯は、2000年に台湾の瓦施工業者が石州瓦数社を視察したことに始まる。

彼らは瓦製造会社の防災洋瓦に関心を示し、2001年から石州防災洋瓦であるエクセルの輸出を開始した。エクセルの特徴として、瓦頭及び尻部分の切り込みに設けた重なりロック構造により、横・縦ズレ、浮き上がりを防止、通常の瓦より逆水を跳ね返す性質がある。カラーバリエーションは9種類あり、要求にあった瓦を提供出来るようになっている。

石州瓦の特徴として、堅牢性能、耐塩害性能、耐凍害性能に優れていることが挙げられる。従来、台湾では愛知県の三州瓦の使用が主流であったが、瓦の価格競争が起こったために価格が低下していた。そこで他社との差別化を図ることもあり、美しく防災用瓦を含む石州瓦を輸入することになった。

ii. 台湾での石州瓦の使用について

台湾での瓦の用途としては、基本的には日本と同様に家屋などの建物に使用されるが、特徴としてマンションに瓦が使用されることが挙げられる。輸入した石州瓦は戸数が少ないマンションに使用され、主に装飾用として使用されることが多いという。

もちろん装飾のためだけでなく、日本と同じく海洋に面しているために塩害が起り易く、しかも台風の影響もあるため、石州瓦が防災用としても重視されている。なお、台湾のマンション着工数は増加している傾向にあるため、瓦の需要が増加している。

石州瓦の輸出は輸出開始以来、金額面でも枚数面でも年々増加している。その背景として、輸出業者の努力はもちろんであるが、台湾の業者も儲かる商品を輸入したいという希望があったことがある。石州瓦は、台湾への輸出を増加させたいという考えの下に台湾業者の要求に応じて瓦製造を行っている。その結果として、台湾で装飾としての意味を持つ瓦に対しカラーバリエーションについて対応している。カラーバリエーションについては、台湾からの依頼による特注色は10種類となっているが、特別な生産設備は行われていない。しかし、釉薬(瓦の上薬)などの別注生産や小ロットのためにラインで流すことが出来ず、手作業生産によるところが多いため、負担になるところがあるという。この会社で生産された石州瓦の浜田港への輸送手段としては、専属で契約している運送会社に輸送を委託し、浜田港へ輸送している。

浜田港から台湾への輸出ルートは、浜田港から韓国釜山港にコンテナで運び、ここで積み替えて台湾南部の高雄港で荷揚げしている。荷揚げされた瓦は台湾の瓦業者2社に納入され、1つの会社が95%、もう1つの会社が5%の納品内訳となっている。

石州瓦を主に輸入している会社は、台南に本社、台中に支店がある。現在、支店のある台中で活発に需要が増えているため、近くの台中港に荷揚げしたい希望があるものの、浜田港—高雄港を結ぶ1便しかないため、山口県徳山港を利用して台中港へ輸送していた。

しかし、浜田港の港湾関係機構の働きかけにより、高雄港から台中港へ陸送でほぼ同じ輸送費で輸送できるようになった。なお、2006年より輸送コストや浜田港発展のために輸出港を浜田港に1本化して輸出を行っている。

10. 結論

日本は港湾を利用して海外から原材料を購入し、これを加工・輸出する国際貿易によって経済発展を成し遂げてきた。国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾のうち、重要港湾は島根県内には128港あり、そのうち浜田港は島根県唯一の国際貿易港である。

1) 2005年における島根県の輸出入額は、それぞれ2000億円前後である。輸出主要品目は機械、電気機器及び同製品並びに部分品で、全体の構成比の70.4%を占め、続いて卑金属及び同製品が19.1%を占める。輸入の主要品目では、機械、電気機器及び同製品並びに部分品であり、全体の64.0%となっている。

2) 同じ山陰地方の鳥取県に唯一の国際貿易港である境港があり、島根県と鳥取県の両管轄港となっている。輸出品目では、浜田港は自動車、境港は鉄鋼が主なものであり、それぞれの港湾周辺地域の産業の特色がうかがえる。

3) 浜田港は江戸時代に西廻り航路の寄港地であり、石見銀山の銀や石州半紙等を輸移出する浜田経済の担い手であった。海外交易の面でも15世紀に対朝鮮貿易を行い、19世紀には外国との密貿易を行い、さらに鬱陵島から木材を輸入していた歴史があるように、浜田と海外貿易は切り離せない関係があった。

4) 浜田港は1895年に特別輸出港、1896年に開港外貿易港に指定され、1957年には重要港湾に指定され、1962年には木材輸入港に指定された。その結果、浜田港に入港する船数が増加し、2001年からは韓国釜山港との間に国際定期コンテナ航路が開設された。

5) 浜田港の貿易額は年々増加し、その要因はロシアへの中古自動車の輸出増加である。中古

自動車の2005年度輸出額は前年比218%であり、急激な増加をみせている。中古自動車が浜田港の輸出額に占める割合は93.6%であり、輸出中古自動車の99%がウラジオストックへの輸出である。中古自動車の収集範囲は全国各地からのオークションによる。その背景としては、ロシア経済の発展が挙げられ、今後の浜田港とロシア経済の関係が重要である。

6) 地場産業の石州瓦の輸出金額は少ないが、2001年から台湾へ石州防災洋瓦エクセルをコンテナ輸出している。石州瓦の特徴は堅牢性能、耐塩害性能、耐凍害性能、装飾性に優れており、台湾業者の要望に応じてカラーバリエーションをそろえるなど、消費者拡大を図っている。台湾の石州瓦輸入会社は台南に本社、台中に支店をもち、特に台中で需要が増えているため、浜田港―釜山港―高雄港を経由し、高雄港から台中港へは陸送で輸送している。

7) 浜田港の働きかけと浜田港利用企業の協力により、2006年から輸送コストの面や浜田港発展のために輸出港を浜田港に1本化して輸出を進めている。浜田港が取り扱う主要品目は浜田港周辺地域に存在する企業に関係するものであり、浜田港は地域密着型の港であると言える。

8) 浜田港は、日本における重要港湾ではないが、浜田市の中古自動車会社による自動車(中古)輸出や地場産業の石州瓦の輸出、輸入在の加工を浜田港周辺地域で行うなど、浜田港は地域に密着した港湾であり、地域経済に大きな影響を及ぼしている。しかし、企業は便利な県外の港湾を利用する傾向があるので、島根県唯一の国際貿易港である浜田港と浜田市の発展のために、より一層、便利で効率の良い施設や環境面を配慮した港湾の整備が必要であろう。

引用文献

- ・ 井上寛司(2001):『中世の港町・浜田―港湾都市浜田の成立と日本海水運に果たした役割―』浜田市教育委員会, 30-34
- ・ 港湾情報化研究会著(2000):『港湾IT革命 港が変わると日本が変わる』プレジデント社, 30-33
- ・ 内藤正中(1969):『島根県の歴史』山川出版, 119-120
- ・ 内藤正中(1993):『山陰の日朝関係史』報光社, 124-131
- ・ 浜田市誌編纂委員会(1973):『浜田市誌』浜田市, 995-1011
- ・ 松尾寿・田中義昭・渡辺貞幸・大日方克己・井上寛司・竹永三男(2005):『島根県の歴史』山川出版社,
- ・ 三村真人・小林照夫・富田功(1998):『貿易と港―取引と情報の革新―』成山堂書店, 22, 154, 198-199
- ・ 社団法人 日本貿易協会 JFTC(2006):『日本の貿易の現状 2006年版 Foreign Trade 2006』1, 28, 40
- ・ 社団法人 日本水産物貿易協会(<http://www.jfta-or.jp/>)
- ・ 財務省(2006)『貿易統計』
- ・ 浜田税関支署(2006)『浜田税関支署管内貿易概況 2005年』
- ・ 浜田港振興会(<http://www.hamada-minato.jp/>)

A. study of Hamada port as a international trading port

KUROBORI Daisuke

Key Words : International trading port, Hamada ,trade , ship container