

2006 年度
学校教育研究科 修士論文

国際貿易港としての浜田港の研究

兵庫教育大学大学院 学校教育研究科
教科・領域教育専攻 総合学習系コース
学籍番号 M05319K
黒堀 大輔

主任指導教官 成瀬 敏郎 教授

目次

序論	日本における港	(1)
第1章	浜田港の概観	(4)
1)	港湾施設	(4)
2)	港湾施設使用料	(10)
第2章	浜田港の歴史	(14)
1)	現在までの流れ	(14)
2)	周布氏の対朝鮮交易	(17)
3)	密貿易	(18)
4)	島根県人の鬱陵島進出	(19)
第3章	浜田市について	(21)
1)	浜田市の概況	(21)
2)	山陰自動車道	(28)
第4章	日本の貿易の現状	(30)
1)	日本の貿易	(30)
2)	世界から見た日本の貿易	(31)
3)	世界のコンテナ事情	(32)
第5章	島根県の貿易の現状	(38)
1)	島根県の貿易額の概要	(38)
2)	2005年における品目別輸出入額	(41)
3)	2005年地域別・国別輸出入額	(41)
第6章	境港と浜田港との比較	(45)
1)	境港について	(45)
2)	境税関支署管内貿易額推移	(47)
3)	境港口目別貿易額について	(47)

4)	境港におけるコンテナ実績推移（韓国航路）	（49）
5)	境港におけるコンテナ実績推移（中国航路）	（49）
6)	浜田税関支署管内貿易額推移	（50）
7)	浜田税関支署管内と境税関支署管内の貿易額	（51）
第7章 浜田港の貿易の現状		（58）
1)	浜田港の貿易概況	（58）
2)	浜田港品目別貿易額	（61）
3)	木材について	（61）
4)	魚類及び同調製品について	（62）
5)	自動車（中古）について	（62）
6)	コンテナについて	（63）
-1	国際コンテナ航路	（63）
-2	コンテナ貨物実績	（66）
-3	コンテナ輸送による貿易相手国	（66）
-4	輸出入の流れ	（66）
-5	埠頭の利用について	（68）
7)	浜田税関支署管内における港別入港隻数	（69）
8)	浜田税関支署管内における国籍別入港隻数	（70）
第8章 考察—浜田港の輸出入の特色		（73）
1)	南洋材の輸入	（74）
2)	北洋材の輸入	（76）
3)	自動車（中古）輸出	（77）
-1	浜田港と中古自動車輸出	（77）
-2	中古自動車輸出の流れ	（78）
4)	石州瓦の輸出	（82）

- 1	石州瓦について・・・・・・・・・・・・・・・・	(82)
- 2	台湾での石州瓦の使用について・・・・・・・・	(82)
結論	・・・・・・・・・・・・・・・・	(88)

図目次

図 1	浜田商港周辺における貿易関連施設	(9)
図 2	鬱陵島の位置	(20)
図 3	島根県の港の位置	(25)
図 4	浜田市中心図(日本図誌大系 中国)	(26)
図 5	浜田商港と浜田漁港の位置関係	(27)
図 6	中国地方における国土開発幹線自動車道、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	(29)
図 7	2005年地域別輸出構成比	(34)
図 8	2005年地域別輸入構成比	(34)
図 9	島根県の輸出入額の推移(島根県貿易概況調査報告書 2005)	(40)
図 10	鳥取県境港の位置	(46)
図 11	境税関支署管内貿易額推移(神戸税関境税関支署ホームページより作成)	(52)
図 12	境港におけるコンテナ実績推移 韓国航路(境港貿易振興会資料より作成)	(53)
図 13	境港におけるコンテナ実績推移 中国航路(境港貿易振興会資料より作成)	(54)
図 14	浜田税関支署管内貿易額推移(浜田税関支署管内貿易概況 2005より作成)	(55)
図 15	浜田税関支署管内と境税関支署管内の貿易額の推移(輸入)(浜田税関支署管内貿易概況 2005より作成)	(56)
図 16	浜田税関支署管内と境税関支署管内の貿易額の推移(輸出)(浜	

田税関支署管内貿易概況 2005 より作成)	(57)
図 17 浜田港の貿易額推移 (浜田税関支署管内貿易概況 2005 より作成)	(60)
図 18 釜山港とのコンテナ航路 (浜田港振興会)	(64)
図 19 浜田港におけるコンテナ実績推移 (浜田港振興会資料より作成)	(65)
図 20 浜田港における輸出貨物の流れ	(68)
図 21 浜田港を利用する企業	(73)
図 22 合板製造工過程 (西日本海合板株式会社)	(75)
図 23 中古自動車の輸出の流れ	(80)
図 24 台湾への出荷金額 (石州瓦輸出業者叱責報告書)	(85)
図 25 台湾への出荷枚数 (石州瓦輸出業者叱責報告書)	(85)
図 26 石州瓦の輸出ルート	(86)

表目次

表 1 港湾施設の概要	(5)
表 2 港湾施設使用料	(10)
表 3 朝鮮との貿易表 1891 年 (明治 24)	(16)
表 4 島根県の港	(24)
表 5 世界貿易輸出額ランキング (2005 年)	(35)
表 6 世界貿易輸入額ランキング (2005 年)	(35)
表 7 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング (2004 年) (CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2006)	(36)

表 8	世界の国別別コンテナ取扱個数ランキング (2004年)	
	(CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2006)	(37)
表 9	日本と島根県の輸出入額	(39)
表 10	2005年島根県国別輸出額	(43)
表 11	2005年島根県国別輸入額	(44)
表 12	境税関支署管内品目別貿易額	(48)
表 13	浜田港品目別貿易額	(59)
表 14	浜田税関支署管内における港別入港隻数	(69)
表 15	浜田税関支署管内における国籍別入港隻数	(72)

写真目次

写真 1	多目的クレーン	(7)
写真 2	多目的クレーンによる積荷	(7)
写真 3	CFSと福井埠頭野積場	(8)
写真 4	CFSとコンテナ置き場	(8)
写真 5	中古自動車専用保管用地	(80)
写真 6	クレーンによる中古自動車の積荷	(81)
写真 7	台湾で石州瓦を利用した家	(87)
写真 8	石州瓦を利用した台中の建設マンション	(87)

序 論

1) 日本における港

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出来る。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(港湾法56条により都道府県知事が水域を定めて広告した港湾)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。

海は、古来より物資交流のルートとして利用されてきた。国内外の他地域との物資交流を海路で利用するのであれば、海路と陸路を連結する場所が必要となるが、それが港の建設ということに繋がった。

本来の港は、その周辺地域に住む人々の生活に必要な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、国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きた。

現在では、港は人の移動や物の流通を可能とする集散地としての機能をさらに充実・発展させている。港を中心として人が集まり、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った。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た。

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、成長していくためには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。

高度経済成長の時期における工業は、広大な工業地帯に隣接した港湾機能を利用し、原材料を輸入し、製品をマーケットに輸送した。臨海部に展開する重厚長大産業が、低廉な輸送費、安価で良質な素原材料を提供することで、日本の産業を牽引していった。この臨海工業地帯を支えたのが港湾である。すなわち、輸送手段として大型船と港湾が臨海工業地帯と一体となることで日本の大量生産と高度経済成長が支えられていたのである。

その後、日本の産業の中心は加工組立へと変化していった。特に1985年のプラザ合意以降の円高によって、企業立地コストが上昇するようになった。その結果、量産工業は人件費や立地コストの安いアジアに進出していった。これにより、N I E S、ASEAN 諸国、中国経済が成長し、日本の貿易構造は東アジアを中心とする製品の輸出に加えて、製品や部品を輸入するという動きが活発化するようになった。

貿易構造が変化していくなかで、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アーコンテナ、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ぶ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

本論文は、

- ① 日本全体の貿易の現状を展望し、浜田港の現状を明確にしていき、浜田港の今後のあり方について考察する。
- ② 国際貿易港としての浜田港と山陰の他の港湾、地域との関連性について考察する。

ことを研究目的としている。

第 1 章 浜田港の概観

1) 港湾施設

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。

港湾施設は表 1 のようになっている。施設の使用については写真 1 の多目的クレーンを使い、写真 2 のようにコンテナの積み下ろしを行っている。そのコンテナ貨物は、写真 3 にある青い建物の CFS（コンテナ・フレート・ステーション）でコンテナへ積荷される。CFS では、積荷を保管し、コンテナに詰め、そして、コンテナに積まれ輸送されてきたコンテナ貨物を保管し、税関の審査を受ける場所である。

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。

表 1 港湾施設の概要

①大型船けい船岸壁

埠頭名	名称	延長 (m)	所定水深 (m)	エプロン巾 (m)	構造	けい船能力		摘要
						重量 (t) 数	隻数	
長浜埠頭	1号岸壁	186	-10	15	セルラーブロック	15,000	1	完成
	2号岸壁	131	-7.5	10	鋼矢板	5,000	1	完成
	3号岸壁	71	-5	10	セルラーブロック	1,000	1	完成
	4号岸壁	90	-5.5	15	消波ブロック	2,000	1	完成
福井埠頭	1号岸壁	130	-7.5	20	ケーソン	5,000	1	完成
	2号岸壁	90	-5.5	25	ケーソン	2,000	1	完成
	3号岸壁	280	-14 (暫定 -12)	20	重力式ケーソン	50,000 (暫定 30,000)	1	完成
	4号岸壁	130	-7.5	20	重力式(耐震構造)ケーソン	5,000	1	完成

② 上屋

名称	場所	総面積 (㎡)	構造	摘要
上屋 1	長浜埠頭 2 号岸壁	1,966	鉄骨	1972 建設
上屋 2	長浜埠頭 2 号岸壁	1,644	鉄骨	1990 増築
コンテナ上 屋 (CFS)	コンテナターミナル	330	鉄骨	2001 建設
くん蒸倉庫	コンテナターミナル	200	鉄骨	2002 建設

③ 野積場

場所	個所数	面積 (㎡)	摘要
長浜埠頭 1 号・2 号岸壁	2	20,941	木材
長浜埠頭 1 号・2 号・3 号物揚場	1	6,216	木材
長浜内港 2 号物揚場	1	1,562	魚網
長浜埠頭 1 号・2 号岸壁	1	11,710	石材、砂、中古車
長浜埠頭 3 号・4 号岸壁	1	62,912	木材、砂、コンテナ
木材整理場 2 号・3 号物揚場	2	4,800	木材
その他	6	8,252	木材、魚箱
計	15	117,225	

(出典：浜田港要覧)



写真 1 多目的クレーン

(撮影者：浜田港振興会)



写真 2 多目的クレーンによる積荷

(撮影者：浜田港振興会)

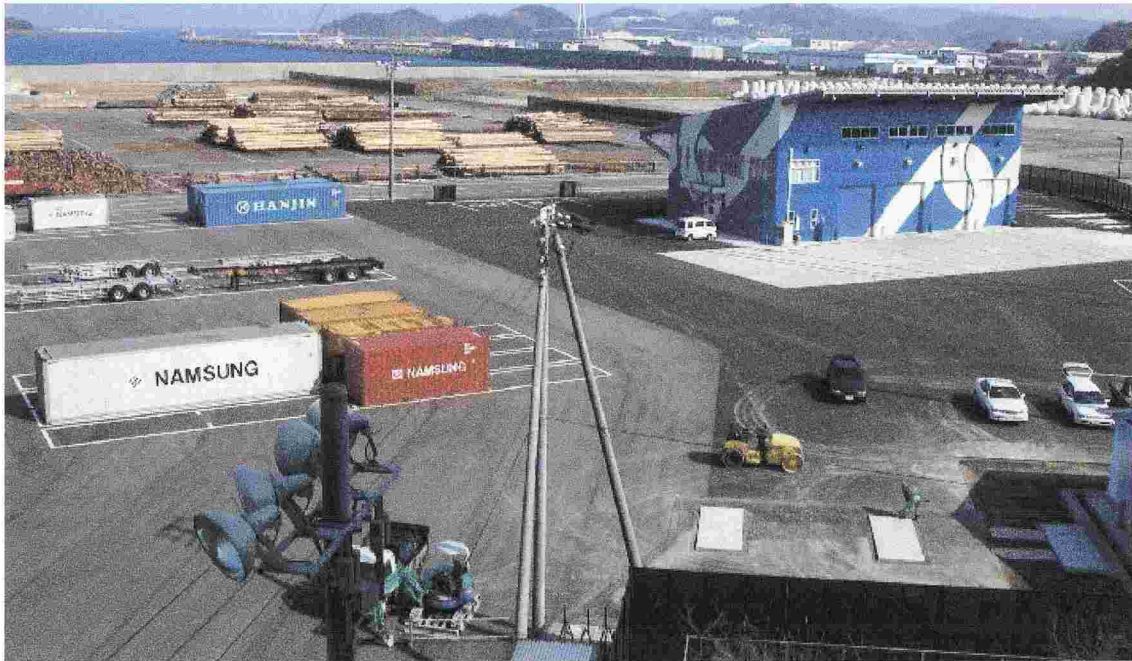


写真 3 CFS と福井埠頭野積場

(撮影者：浜田港振興会)



写真 4 CFS とコンテナ置き場

(撮影者：浜田港振興会)

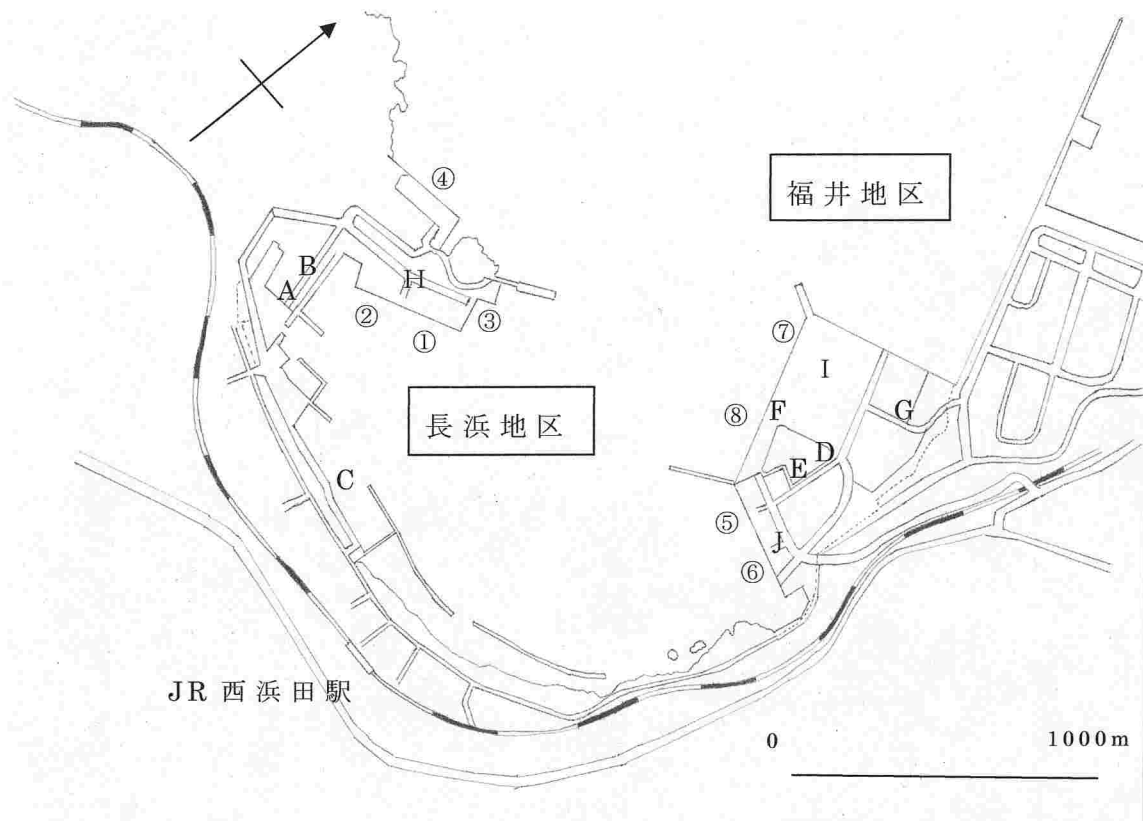


図 1 浜田商港周辺における貿易関連施設

- 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・フレート・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

2) 港湾施設使用料

浜田港の港湾施設使用料は表2のようになっている。島根県は、島根県唯一の国際貿易港である浜田港と韓国釜山港とのコンテナ航路の一層の利用促進を図るために、浜田港のコンテナ施設に関わる港湾施設使用料について、これを半額に減免することを決めている。減免期間は2006年4月1日から2010年3月31日までの4年間で、対象となる施設は浜田港における港湾施設（コンテナに関わる物に限定）である。その港湾施設とは、岸壁、野積場、コンテナ上屋（CFS）、クレーン、多目的フォークリフト（トップリフター）、冷凍コンテナ電源（リーファプラグ）となっている。

浜田港のコンテナ利用は2005年において輸出は増えたものの、輸出入を合わせた取扱実績は減少している。このため、浜田港の港湾施設使用料を半額に減免することで、島根県唯一の国際貿易港である浜田港がコンテナ取扱実績を増加させ、石見地方のみならず、島根県全体の経済発展に大きく貢献することが望まれている。

表 2 港湾施設使用料

港湾施設の種類	利用目的	使用料の算 定基準	単位	使用料の額
岸壁棧橋又は物 揚場	国内船舶の 係留	定期貨客船 フェリーボ ート	トン	1日につき 3円15銭
		その他船舶	トン	12時間まで 4円88銭 12時間超24時間まで 6円51銭 24時間越12時間まで毎 に 3円25銭加算
	外国船舶の 係留	定期貨客船 フェリーボ ート	トン	1日につき 3円
		その他船舶	トン	12時間まで 4円65銭 12時間超24時間まで 6円20銭 24時間越12時間まで毎 に 3円10銭加算
貨物上屋	貨物の蔵置	利用期間 15日以下	1㎡	1日につき 10円50銭
		利用期間 16日以上	1㎡	15日までの期間1日につ き 10円50銭

			30日以下		16日以上の期間1日につき 15円75銭
			利用期間 31日以上 1年未満	1㎡	15日までの期間1日につき 10円50銭
					16日から30日まで1日につき 15円75銭
					31日以上の期間1日につき 21円
(C F S)	コンテナ上屋 荷捌場	貨物の蔵置	利用期間 1月未満	1㎡	1日につき 18円90銭
			利用期間 1月以上	1㎡	1月につき 567円
		荷役事務	利用期間	1㎡	1月につき 1,428円
くん蒸上屋	くん蒸				くん蒸1回につき 15,750円
水中木材整理場	木材の整理	利用期間 1月以上2 月未満	1㎡	1月までの期間1月につき 13円65銭	1月を超える期間 1月に つき21円
		利用期間 2月を超え る期間	1㎡	1月までの期間1月につき 5円25銭	

				1月を超え2月まで1月につき 7円35銭
				2月を超える期間1月につき 27円30銭
野積場	貨物の蔵置	利用期間 15日以下	10 m ²	1日につき 32円55銭
		利用期間1 6日以上	10 m ²	15日までの期間1日につき 32円55銭
				16日以上の期間1日につき 37円80銭
水中貯木場	木材の蔵置	利用期間	1 m ²	1月につき 17円85銭
冷凍コンテナ電源施設	電源供給		時間	1個1時間につき 178円50銭
移動式荷役機械	クレーン	荷役	時間	1時間につき 12,232円50銭
	フォークリフト	荷捌	時間	1時間につき 5,250円

(出典：浜田港要覧)

第 2 章 浜田港の歴史

1) 現在までの流れ

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。1891年(明治14年)朝鮮との貿易を見ると、表3のように輸出を中心に行われていたことがわかる。

1892年(明治25年)12月に第41回通常島根県会において、「浜田港ヲ朝鮮貿易港とセラレンコトヲ請フ」県議案が提出され、これを可決して内務大臣に建議されている。これは浜田港が島根県下における優れた港、将来施設を施すに適当な港であると認められたということである。

1895年(明治28年)には特別輸出港、1896年(明治29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。

1902年(明治35年)には大家七兵衛が日本海航路を開き、1903年(明治36年)に浜田貿易株式会社が本社を片庭町に置き、釜山に支店を開くに至った。しかし、いずれもが貿易貨物の不足が原因で数年後に解散に追い込まれている。

1909年(明治42年)には韓国併合により、韓国が外国として輸出入の取扱を受けていたものが国内同様の移出移入に変更されたことによって浜田港の貿易額は大きく変化した。

1921年（大正10年）以後は、山陰本線浜田駅が営業したために物資の輸送が陸上に変わり、貿易額が減少するようになった。そのため、貿易港を閉鎖するかどうかの問題が生じたが、一応閉鎖を免れたという結果になった。

1948年（昭和23年）以後は、外国貿易船舶の出入りは減少したが、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。その結果、周布木工団地が1964年（昭和39年）に完成することでますます貿易船の入港数が増加していった。

1968年（昭和43年）1月には、浜田商港会議所において島根県竹材移出協同組合が設立され、竹材の輸出増進に力を入れることとなった。同4月には島根県日ソ貿易協同組合が設立され、浜田市においても同7月に浜田地区日ソ友好協会が組織され、浜田港はますます木材輸入港として重要性を増した。その影響としてロシア語会話の必要性が生じ、ロシア語講座が公民館で開講されたり、浜田市教育委員会主催の1969年（昭和44年）度成人学校においてロシア語講座が開設されるなど、ソ連に対しての関心が深まっていった。

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。

表 3 朝鮮との貿易表 1891年（明治24）

輸出			輸入		
品名	数量	元価	品名	数量	元価
木炭	1,814,540 斤	6,878	豆類	61,950,498 升	1,198,962
熟銅類	764,251 斤	128,702	大麦	8,332,779 升	113,419
塩魚・乾魚類	408,124 斤	8,510	小麦	2,796,394 升	48,632
しょうが	330,623 斤	3,256	米	995,440 升	2,225,043
酒類	248,815 升	42,963	牛	80 頭	1,079
棉花	210,417 斤	45,649	薬・雑類		2,968
諸綿布類	171,608 斤	70,250			
魚油	148,938 斤	5,258			
醤油	73,623 升	6,325			
和傘	50,512 ケ	4,563			
蜂蜜	13,750 斤	1,053			
鯛	3,106 斤	446			
竹材		2,041			

（浜田町役場調べ）

2) 周布氏の対朝鮮交易

1425年(応永32年)、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た。漂着した船員は、長浜領主の「順都老」(周布兼仲)の保護を受けて1ヶ月ほど石見に滞在した後、対馬に護送、対馬の有力者早田左衛門太郎の協力の下で朝鮮に送還された。朝鮮国王は翌年、使者を遣わして兼仲に礼物(回賜品)を与えることで周布氏と朝鮮との交易が開始された。

周布氏の対朝鮮交易は、朝鮮から図書を得て、歳遣船定約という毎年、一定数の使者を派遣することを認めたものを結んだ1447年(文安2年)を画期として前後2つの時期に区分される。一般には1502年(文亀2年)までの78年間にわたって計49回の通交を行ったとされている。

ここでの主な輸入品は紬・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、輸出品は刀剣・朱椀・漉漆・蠟燭と丹木・胡椒などであった。輸出品の刀剣・朱椀・漉漆・蠟燭は、長浜をはじめとする周辺地域で生産されたもの、丹木・胡椒などの海産物は対馬での交易による品物だと考えられている。

3) 密貿易

江戸時代後期、天保初年より会津屋八右衛門によって密貿易が始められた。会津屋は浜田松原浦で代々浜田藩の御用船を務めていた。八右衛門の父は、1819（文永2）年に紀州灘で遭難し、漂流しているうちにオランダ船に助けられ、南蛮諸国を回航したのちに長崎に入港し、3年目に浜田に帰ってきた経歴がある。

帰国後、スマトラ・カンボジア・ルソン・台湾などの回航のことを家族や近隣の人々に話していたという。その話を聞いていた息子の八右衛門は海外渡航の計画を立て、渡辺崋山に教えを請うたりして研究をしていたとされる。

はじめに八右衛門は、かつて渡航したことがある鬱陵島との密貿易を考え、浜田藩から資金を借りる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た。浜田藩は、紙すきを奨励するなどして殖産産業に努めていたが、藩財政を立て直すまでいかなかった。そこで岡田頼母は、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げていった。

しかし、密貿易により海外の珍しい品物を持ち帰って販売して大きな利益をもたらすことにより、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、偶然山陰道を通りかかった間宮林蔵の探索により、1836（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。

4) 島根県人の鬱陵島進出

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（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てきた。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、福岡県の人々であったという（1）。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。

島根県人について田村清三郎は、「明治14年頃から大倉喜八郎が鬱陵島の木材取引に従事しており、浜田松原の下浦藤九郎は仲介人としての鬱陵島航路に従事していた。1881年（明治14年）頃の鬱陵島航路は浜田—日御碕—隠岐—鬱陵島のルートである」と述べ（2）、明治10年代の木材盗伐に関わっていたことを記している。

その後、朝鮮政府は1882（明治15）年12月に鬱陵島開拓令を発して同島の開発に着手し、租税免除などによる移住奨励策によって鬱陵島の朝鮮人は増加し、1900（明治33）年には郡に昇格し、中央派遣の郡主が任命されている。しかし、鬱陵島に赴く日本人は密かに続いていた。この行為は、朝鮮との間で締結した貿易規則に違反する行為であったが、強制的に帰国させられた残留日本人に対する裁判所の判決は、全員が無罪放免であった。

(1) 明治 16 年 10 月 12 日 『檜垣少書記官報告蔚陵島近況差進ノ件』(同上書、335 頁)

(2) 田村清三郎『島根県竹島の新研究』(昭和 40 年、36 頁)

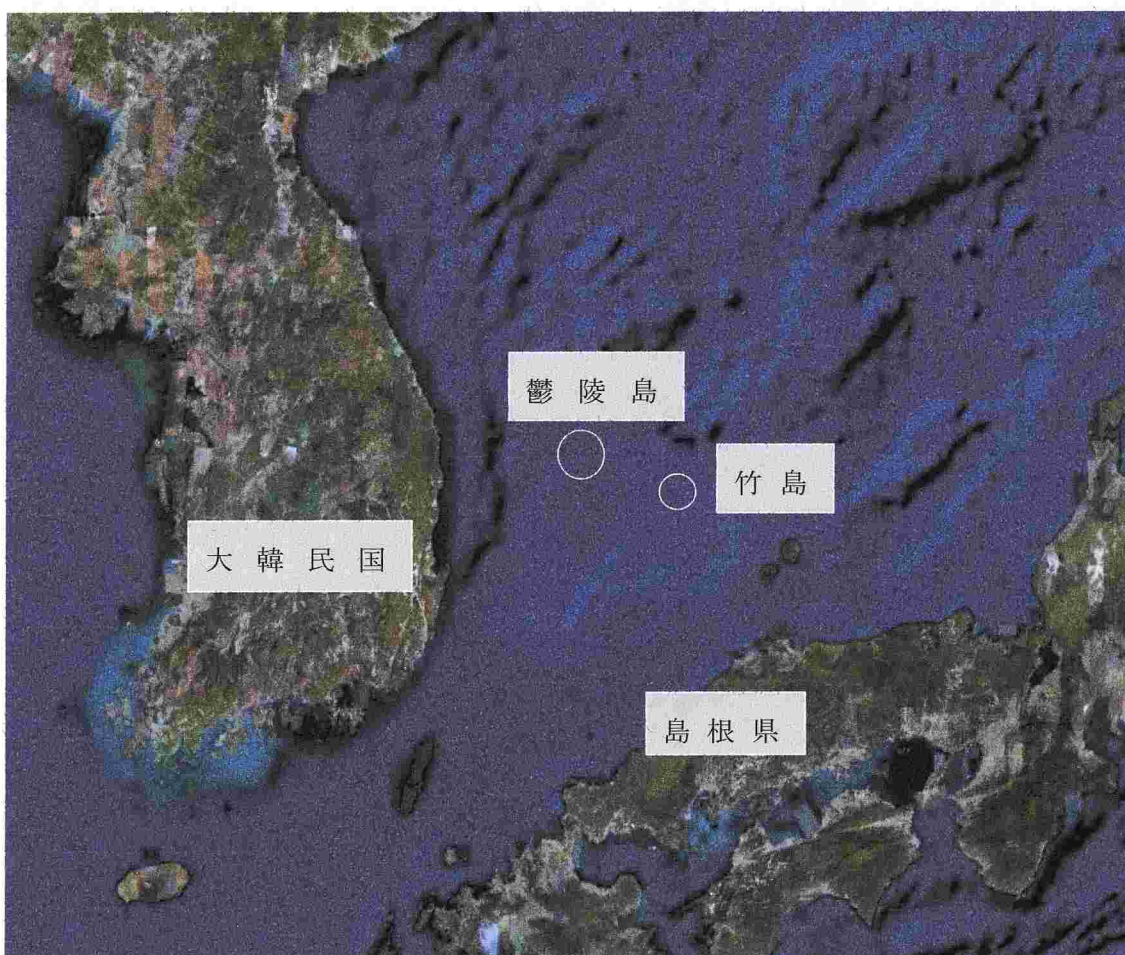


図 2 鬱陵島の位置

(Google Earth より作成)

第3章 浜田市について

1) 浜田市の概況

研究対象の浜田港がある島根県の面積は、2005年10月1日現在、6,707.56 k m²、人口は2006年6月1日現在、737,782人となっている。浜田市は、2005年10月1日より市町村合併により那賀郡と統合し、新しく浜田市となっている。2006年10月現在、世帯数は26,166、人口は62,673人である。

島根県の港湾数は、表4にあるように重要港湾4港を含め90港であり、空港も萩・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のそれぞれの位置は図3に示しており、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。

今回の研究対象である浜田港は島根県西部のほぼ中央にあり、関門港・境港の中間の位置を占めることに加え、自然環境に恵まれており、1867年には開港外貿易港、1957年に重要港湾に指定されている。

浜田港は図4に示すように、北側に馬島、矢筈島および瀬戸ヶ島等の島々が位置するため、北方からの波浪はこれらの島々によって弱められる。港の区域は、東は松原湾から浜田浦を経て、西は長浜湾を中心とする100万平方メートル余りの港域で、その中心は長浜港である。外港部は水深20メートルを超え、内港部でもだいたい10メートルに達している。

地理的にも浜田港は、対岸諸国の主要港湾との距離と国内の主要港湾との距離が同程度であり、環日本海における対岸貿易に重要な位置にある。鎌倉時代以降において大陸との交易場となり、西回り航路の

寄港地としても著名であった。そして、近年では浜田自動車道の開通により、山陽方面への行き来が容易になったため、浜田を中心とし山陽工業地帯との連帯、ロシア及び朝鮮等の対岸貿易の起点として発展が期待されている。

漁業においても、浜田市は昔から盛んな地域であった。漁港の種類は、第1種漁港、第2種漁港、第3種漁港、第4種漁港、特定第3種漁港に分類されている中で、浜田市は特定第3種漁港にあたり、水産業振興上特に重要な漁港として政令に定めるものとされている。この特定第3種漁港は、全国で13港のみが指定を受けているものである。

浜田は天然の良港に加え、近海に広い大陸棚を控え、日本海には南方から暖流の対馬海流、北方からは寒流のリマン海流が合流するので、豊富な漁業資源が運び込まれてくる。漁獲の多いものとしては、アジ、カレイ、のどぐろが挙げられる。

大正の初期からは発動機船の出現により、漁法の変化、活動海域も広まり、浜田港を拠点とする漁業は長崎五島方面から韓国近海へと発展していった。こうして漁業が盛んになることで国庫補助も得ることができるようになり、五カ年計画の下で1928（昭和3）年9月に漁港修築に着手し、1933（同8）年11月に竣工した。これにより旧浜田の漁業組合の統合が実現し、以後、漁獲量は急激に増加するに至った。

浜田港は、1990年に過去最高の漁獲量19万8000トン、金額にして116億3075万円を水揚げ、全国漁港別漁獲量では第10位を占めている。しかし、現在では魚の生態系を破壊したためか、以降、水揚高は年々減少してきている。例えば、近年の水揚量と水揚金額をみると、2004年度の水揚量は2万5806トン、水揚金額は6億3704万円、2005年度の水揚量は2万4809トン、水揚金額は5億7408万円となってい

る。

浜田漁港と浜田商港の位置関係は図 5 に示すように隣接しており、相互の連携が取りやすくなっている。しかも港は市街地に近く、輸出入や漁獲した魚を素早く輸送できるような地理的位置にある。

2000 年 3 月からは浜田港と韓国の釜山港との間で国際定期コンテナ航路が毎週就航している。2006 年までの運行航路は、釜山→博多・下関→浜田→釜山であったが、2006 年以降は釜山→浜田→釜山へと変更している。

荷物受取期間も 5 日から 2 日へと変更し、積載能力 342 本（20 フィートコンテナ）の BONNY STAR 号（4,124 トン）から積載能力 404 本（20 フィートコンテナ）の PEGASUS PARADE 号（5,833 トン）に代わっている。この国際コンテナ航路に対する地元の期待は大きく、地域活性化の一端を担っているとされる。

コンテナ取扱実績をみると、輸入の占める割合が多くなっているが、2005 年では輸出の割合が増えており、今後、輸出入共に実績をさらに高める必要があるとされている。

表 4 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

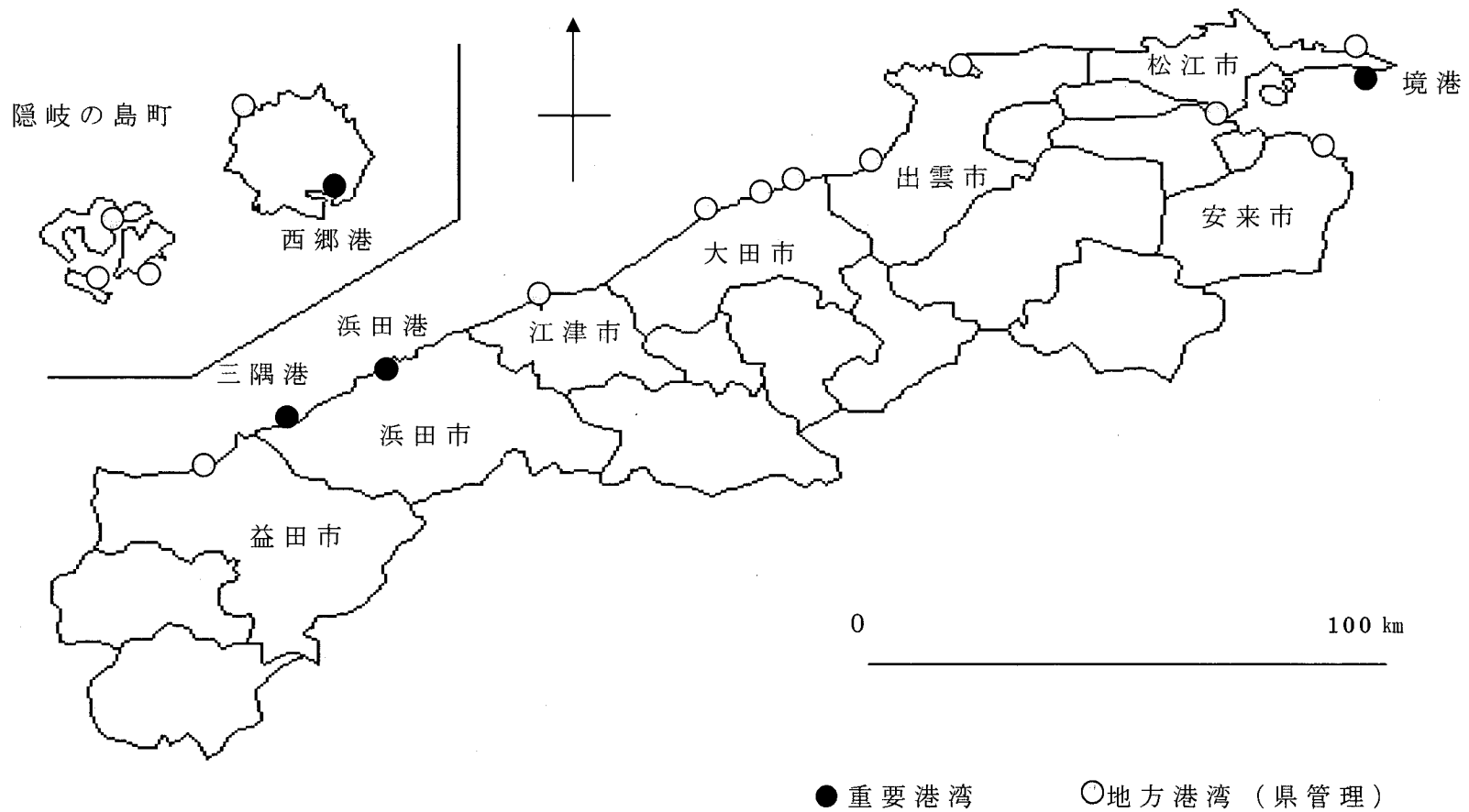


図 3 島根県の港の位置

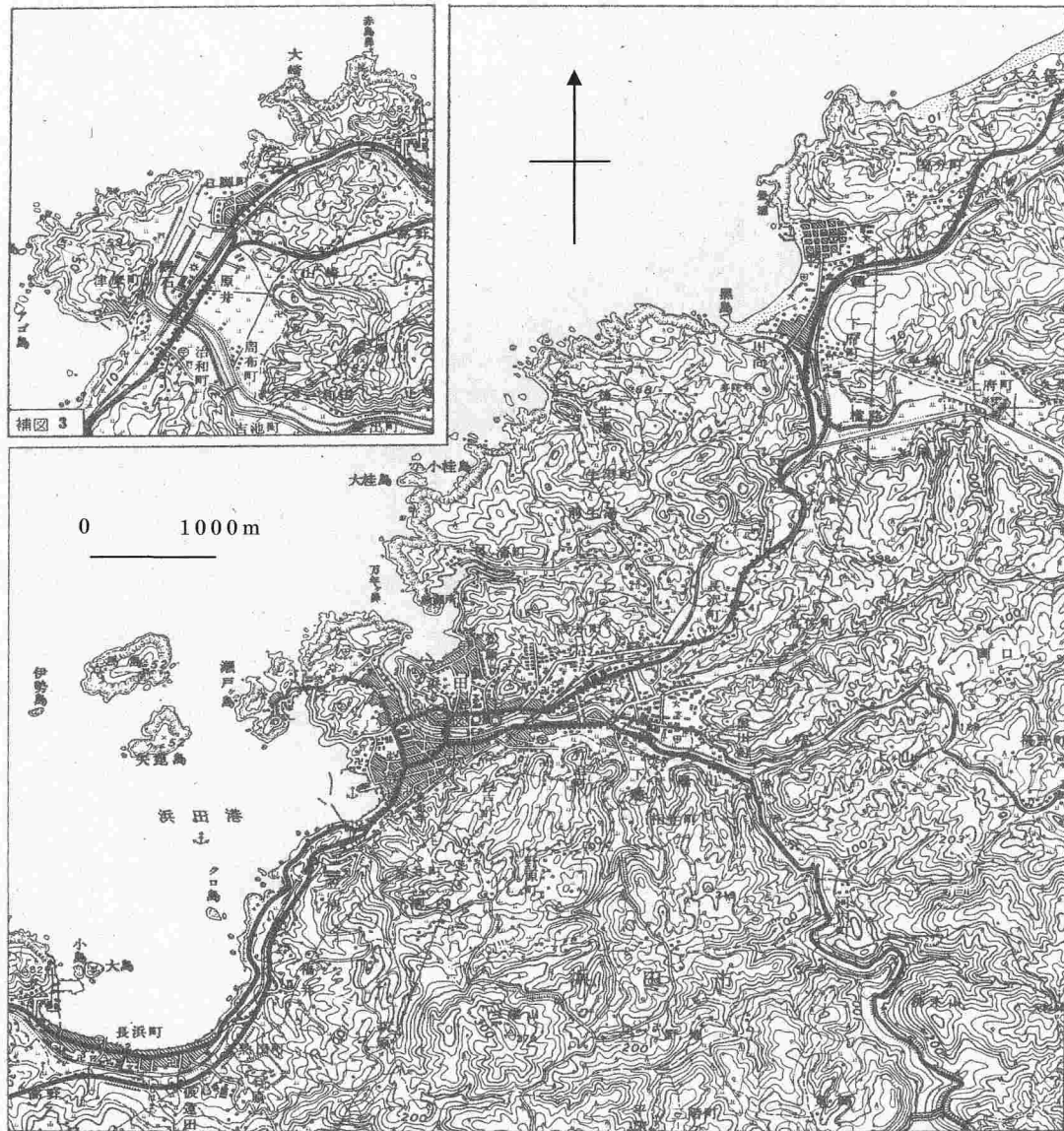


図 4 浜田市中心図（昭和 36 測 38 補 44 資修）

（出典：『日本図誌大系』 中国）



図 5 浜田商港と浜田漁港の位置関係

2) 山陰自動車道

山陰自動車道は図 6 に示すように、鳥取県鳥取市から山口県美祢市に至る約 380km の国土開発幹線自動車道である。このうち、鳥根県益田市から山口県萩市間は予定路線となっており、地域間交流の拡大、産業振興、地域活性化、災害時の路線確保などの観点から、現在、調査・検討が行なわれている。

鳥根県は公共交通機関が十分には整備されていない。鉄道を利用するにも、本数が少ない上に単線であるため、利便性がよくない。そのため、県内や周辺地域へは車による移動がほとんどである。

浜田自動車道や米子自動車道の開通によって山陽方面や関西方面への移動は便利になったが、鳥根県内の移動には時間がかかるのが実情である。鳥根県内を東西に走る道路が国道 9 号線しかなく、そこに事故や災害が起きれば、たちまち道路交通が寸断され、経済活動や緊急輸送に支障をきたすからである。

そこで、鳥根県の東西を結ぶ幹線高速道路の開通を目指して建設計画が進められている。すでに一部は開通しているが、全線面開通が実現すれば、恒常的な国道 9 号線の渋滞、災害時の代替路線や県内の人や物の広域交流・連携が促進・拡大され、産業の活性化が進展していくことが期待されている。

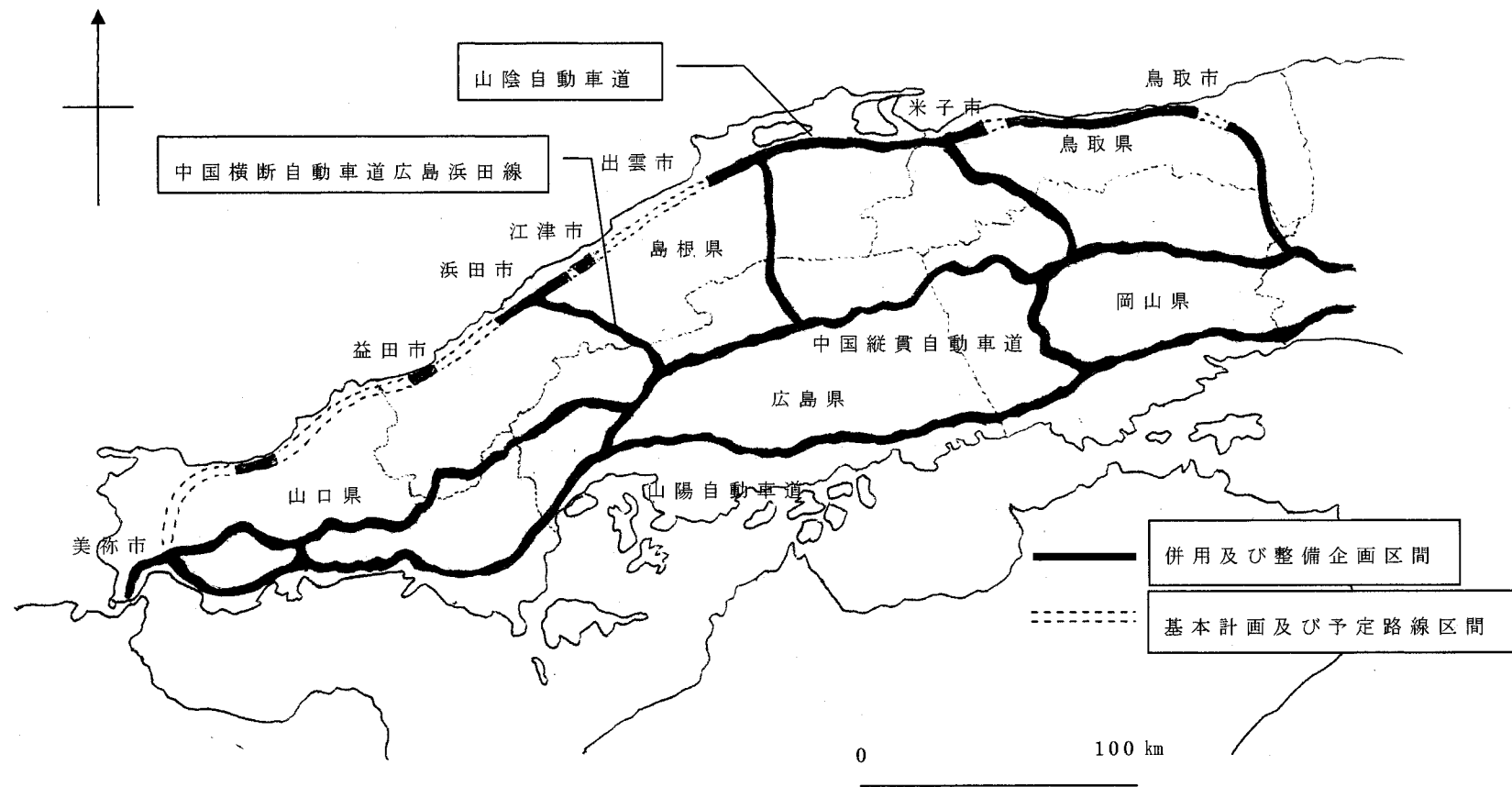


図 6 中国地方における国土開発幹線自動車道、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

第4章 日本の貿易の状況

1) 日本の貿易の現状

日本の貿易額は、貿易統計によると2005年の輸出は65兆6565億円、輸入は56兆9493億円となっている。輸出は4年連続、輸入は3年連続の増加である。貿易総額では4年連続して最高を記録し、その額は120兆円を超え、123兆円に達している。貿易収支黒字については、8兆7071億円と3年ぶりに10兆円を割りこんでいる。このように日本にとって貿易はとても重要なものである。

2005年における日本の貿易の特徴は4項目を挙げる事が出来る。

①世界経済の拡大と原油価格の高騰により、BRICsとの貿易が前年比2ケタの高い伸びを示し、対中東貿易も原油価格高騰のため2ケタの高い伸びになっている。

②対アジア地域の貿易総額が57兆円となり、全体の半分弱となっている。香港を中国に含めると最大の貿易相手国は中国となる。

③品目別にみると、輸出は原動機、金属加工機械など設備投資や資源開発絡みの一般機械、鉄鋼・化学品などの素材の伸びが高く、輸入は価格上昇により原油・石炭・非鉄金属鋼等資源輸入の高い伸びが続いている。

④部分輸出とその部品を使用した輸入が拡大する等、産業内貿易が進展しているが、2005年IT製品の在庫調整等によりアジア景気に若干の鈍化がみられ、この動きは安定している。

近年の貿易内容は年々変化し、貿易額も増加してきている。以後この変化に注目していかなければならない。

2) 世界から見た日本の貿易

図 7 と図 8 より、2005 年の地域別輸入額、地域別輸出額を見ると、輸出入共にアジアが全体の 5 割近くを占めており、続いて北米、西欧が続いている。これより、日本の貿易にとってアジア地域が重要な拠点であることがわかる。

世界での貿易額を、表 5 と表 6 に示した国際貿易投資研究所『国際比較データベース』による世界貿易額ランキングによると、2005 年の全世界の輸出額は 10 兆 1718 億ドル、輸入額は 10 兆 5970 億ドルとなっている。輸出額の第 1 位はドイツであり、2 位がアメリカ、3 位が中国で、日本は 4 位となっている。日本の輸出額は 5949 億 500 万ドルとなっており、全体の 5.8% を占めている。輸入額では、1 位がアメリカ、2 位がドイツ、3 位が中国、日本は 4 位となっている。日本の輸入額は 5149 億 2200 万ドルとなっており、全体の 4.9% を占めている。

輸出入額合計は、1 位がアメリカ、2 位がドイツ、3 位が中国、4 位が日本となっている。このように、貿易の重要性がますます高まっている中で、日本は世界における主要貿易国であり、日本国内のみならず、世界各国の経済発展にとっても重要な国である。

3) 世界のコンテナ事情

1960年代末に、コンテナによる国際定期貨物輸送が貿易取引に変化をもたらした。コンテナ輸送は、容器・用具を単位とする輸送の国際的規格化を基礎とし、荷役の機械化を推進して経費の節減と輸送の迅速化を図り、異種輸送サービスの組み合わせにより、一貫輸送に競争上の優位性を求めるものである。これにより、大型の定期貨物専用船による迅速、安全、より経済的な運送が実現したのである。

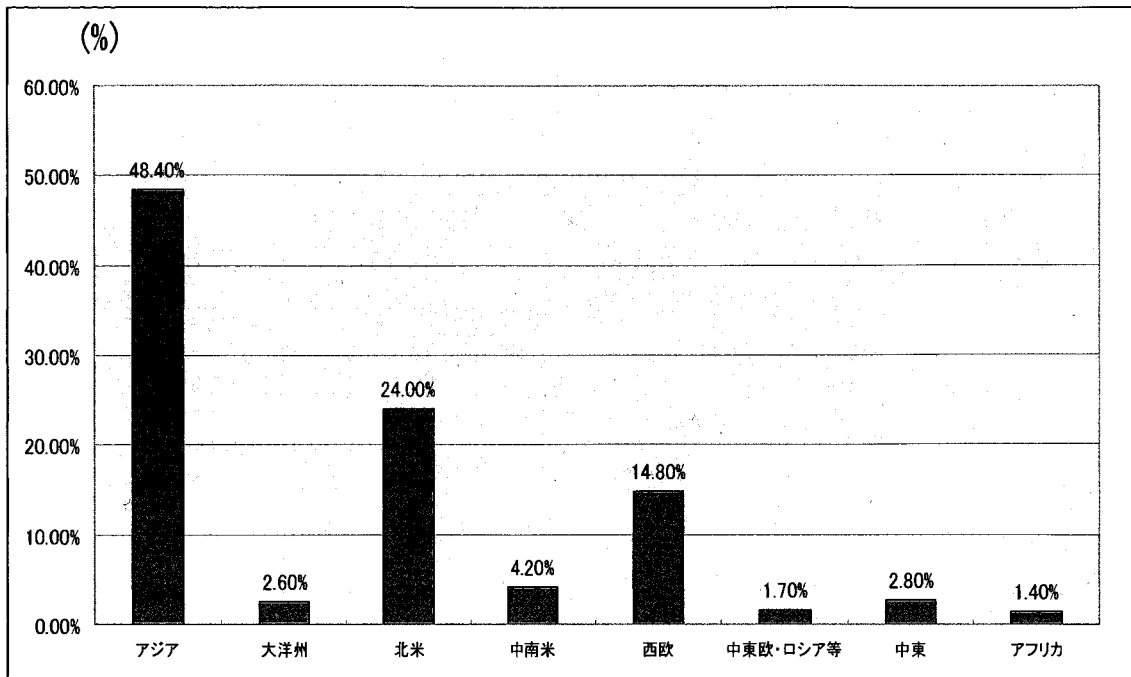
現在の世界の海運はコンテナ中心となってきており、年々、その取扱量は多くなってきている。CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOKによると、1994年と2003年における両年のコンテナ貨物取扱量推移を比較すると、欧州で2600万TEUから5100万TEUへと1.96倍の伸びを示している。

北米では、2100万TEUから3600万TEUへと1.71倍の伸びが、東アジアでは4300万TEUから1億3000万TEUへと3.02倍の伸びが見られる。世界の合計では、1994年は1億2496TEUだったものが、2003年では3億311万TEUへと増加し、2.43倍の伸びが見られる。これからもわかるように、世界でのコンテナ輸送は年々増えてきており、その中心が東アジアであることがわかる。

図9より港湾別コンテナ取扱個数を見ると、香港、シンガポールが他の港湾より多くのコンテナを扱っていることがわかる。上位5カ国はアジア地域が占めており、しかも、5カ国のうち4カ国は東アジアということで、東アジアの港湾が世界のコンテナ輸送の大切な役割を果たしているということが言える。

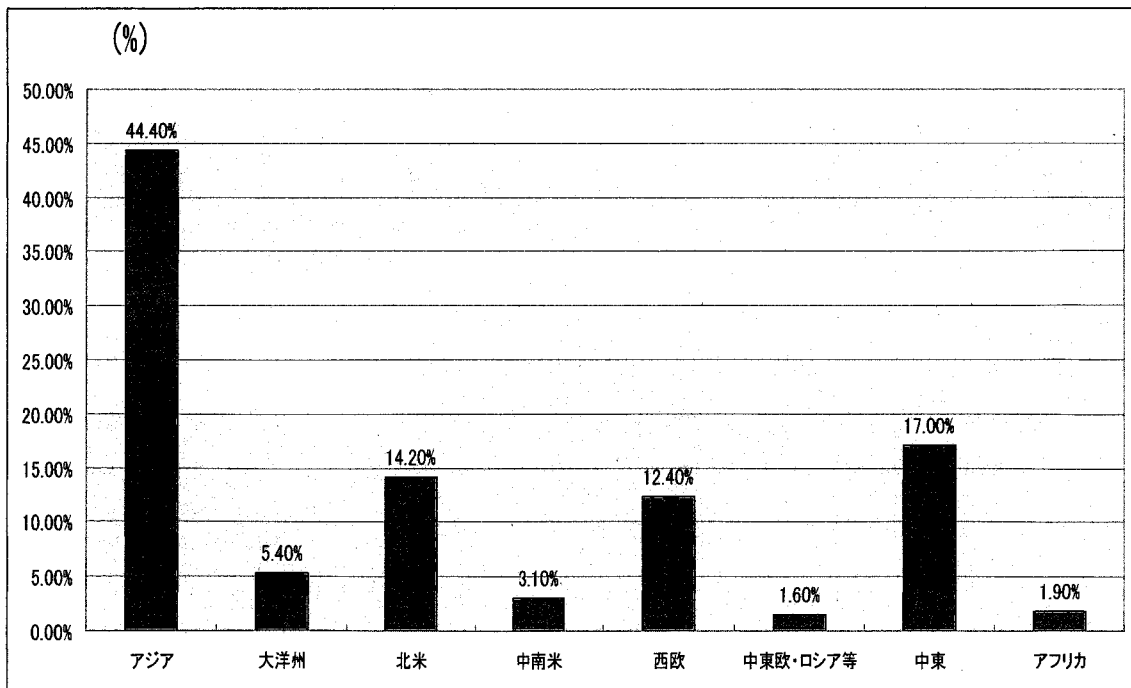
さらに図10より、国別コンテナ取扱個数を見ると、中国が世界の2割を占めており、続いてアメリカが1割を占めている状況にある。

上位 10 カ国を見ると、うち 7 カ国がアジアの国々によって占められているように、コンテナ輸送はアジアを中心として成長していることがわかる。これは、末廣（2004）によると、自国の貨物の増加に加えて、安価な労働力によるものであるとされる。



(出典 : Compiled from MFO's Trade Statistics on a Customs-cleared Basis)

図 7 2005 年地域別輸出構成比



(出典 : Compiled from MFO's Trade Statistics on a Customs-cleared Basis)

図 8 2005 年地域別輸入構成比

表 5 世界貿易輸出額ランキング（2005年）

順位	国名	輸出貿易額（100万ドル）	シェア
1位	ドイツ	977,828	9.5%
2位	アメリカ	907,158	8.9%
3位	中国	761,953	7.4%
4位	日本	594,905	5.8%
5位	フランス	436,932	4.3%
6位	イタリア	373,452	3.6%
7位	イギリス	371,370	3.6%
8位	カナダ	359,399	3.5%
9位	オランダ	349,812	3.4%

（出典：国際貿易投資研究所「国際比較データベース」）

表 6 世界貿易輸入額ランキング（2005年）

順位	国名	輸出貿易額（100万ドル）	シェア
1位	アメリカ	1,732,350	16.5%
2位	ドイツ	777,465	7.4%
3位	中国	659,953	6.3%
4位	日本	514,922	4.9%
5位	イギリス	483,017	4.6%
6位	フランス	480,503	4.6%
7位	イタリア	385,485	3.7%
8位	カナダ	331,565	3.2%
9位	ベルギー	318,738	3.0%

（出典：国際貿易投資研究所「国際比較データベース」）

表 7 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング（2004年）

順位	港湾名	2004年
1	香港（中国）	21,984,000
2	シンガポール	20,600,000
3	上海（中国）	14,557,200
4	深圳（中国）	13,650,000
5	釜山（韓国）	11,430,000
6	高雄（中国）	9,710,000
7	ロッテルダム（オランダ）	8,281,000
8	ロサンゼルス（アメリカ）	7,321,440
9	ハンブルグ（ドイツ）	7,003,479
10	ドバイ（アラブ首長国連邦）	6,428,883
	：	
22	東京	3,358,096
	：	
27	横浜	2,717,631
	：	
35	神戸	2,176,830
36	名古屋	2,155,420
	：	
41	大阪	2,009,150
	：	

（単位：TEU）

（出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2006）

表 8 世界の国別別コンテナ取扱個数ランキング（2004年）

順位	国名	2004年	対全世界シェア（%）
1	中国	74,545	22.1
2	アメリカ	35,613	10.6
3	シンガポール	21,311	6.3
4	日本	15,937	4.7
5	韓国	14,299	4.2
6	台湾	13,025	3.9
7	ドイツ	12,458	3.7
8	マレーシア	11,264	3.3
9	アラブ首長国連邦	8,662	2.6
10	オランダ	8,482	2.5
11	スペイン	7,810	2.3
12	米国	7,481	2.2
13	ベルギー	7,293	2.2
14	インドネシア	5,567	1.7
15	オーストラリア	5,130	1.5
:	:	:	:
	全世界	336,858	

（単位：千 TEU）

（出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2006）

第5章 島根県の貿易の現状

1) 島根県の貿易額の概要

島根県の貿易額は表9と図9より、2002年から2003年にかけて急激に増加している。これは輸入では特に化学工業生産品が前年比5、975.1%、機械、電気機器及び同製品並びに部分品が前年比3,826.5%、調整食料品、飲料、アルコール、タバコ等が前年比2,553.7%の伸びを示しているためである。そして、2002年以降、輸出入ともに増加傾向にある。

2002年から2003年の輸出入額の急激な増加についての中身について見ると、前年比100%を超える品目は19品目中8品目が該当している。輸出については、特に化学工業品が前年比1,026.9%、紡績用繊維及び同製品が前年比315.3%の伸びを示している。輸出全体で見ると、前年比100%を超える品目はその他を含め、17品目中11品目が該当している。この急激な変化の原因は、データによると浜田港や境港の貿易が直接関係しているとは言いにくく、島根県の企業の貿易に対する意識の向上が考えられ、県外の港湾を利用し貿易を行い始めたと考えられる。そして、輸出入のバランスを見ると、輸出額が輸入額より多くなっていることから、島根県内及び周辺地域の経済が発展し、港湾が島根県の経済に大きく関係していることがうかがえる。

表 9 日本と島根県の輸出入額

	日本				島根県			
	輸出額	輸入額	合計	出超額	輸出額	輸入額	合計	出超額
1995年	41,530,895	31,548,754	73,079,649	9,982,141	71,140	30,401	104,541	43,739
1996年	44,731,311	37,993,421	82,724,737	6,737,890	50,157	36,198	86,355	13,959
1997年	50,937,992	40,956,183	91,894,175	9,981,809	76,580	32,620	109,200	43,960
1998年	50,645,004	36,653,647	87,298,651	13,991,357	88,033	37,457	125,490	50,576
1999年	47,547,556	35,268,008	82,815,564	12,279,548	89,420	32,834	122,254	56,686
2000年	51,654,198	40,938,423	92,592,621	10,715,775	110,157	25,870	136,027	84,287
2001年	48,979,224	42,415,533	91,394,777	6,563,711	68,102	26,697	94,799	41,405
2002年	52,108,956	42,227,506	94,336,462	9,881,450	79,045	27,302	106,347	51,743
2003年	54,548,350	44,362,023	98,910,373	10,186,327	152,605	129,283	281,933	23,367
2004年	61,169,979	49,216,636	110,386,615	11,953,343	186,217	155,350	341,567	30,867
2005年	65,656,544	56,949,392	122,605,936	8,707,152	223,547	188,309	411,856	35,238

(単位：百万円)

(出典：島根県貿易概況調査報告書 2005)

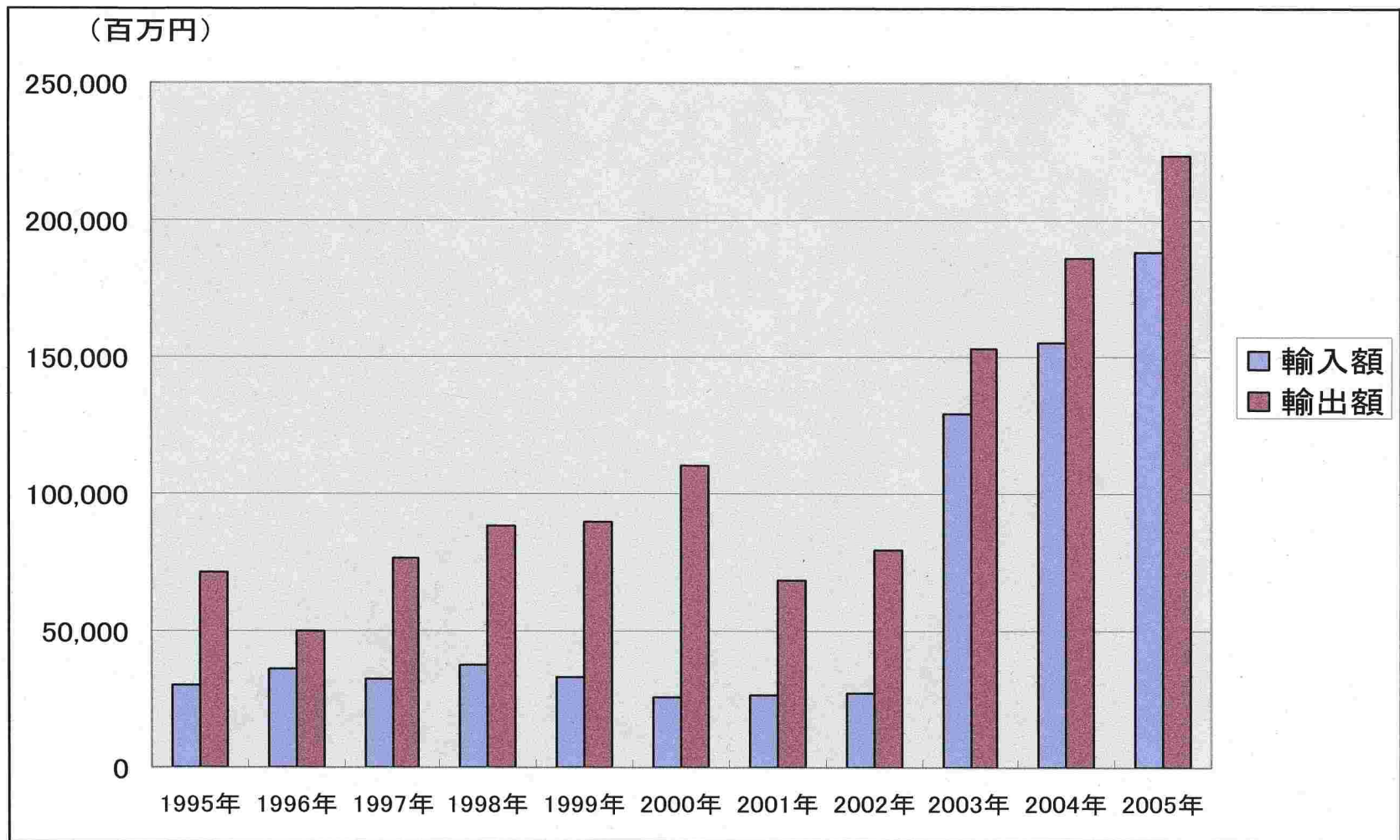


図 9 島根県の輸出入額の推移

(出典：島根県貿易概況調査報告書 2005)

2) 2005年における品目別輸出入額

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(1)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ている状態となっている。

(1)空気中で加熱すると容易に酸化される金属。鉄、アルミニウム、亜鉛、アルカリ金属等。

3) 2005年地域別・国別輸出入額

輸出を地域別に見ると、アジアが約1,099億円であり、全体に占める構成比49.2%は最も多くなっている。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ことになる。

表10より国別に見ると、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。

輸入では、不明な地域が全体の 21.3%を占めるが、アジアが約 1,046 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。

表 11 より、国別に見ると 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位タイとあるが、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。

表 10 2005 年島根県国別輸出額

順位	国名	金額	構成比 (%)
1	アメリカ	49,147	22.0
2	ドイツ	41,296	18.5
3	シンガポール	28,201	12.6
4	中国	23,101	10.3
5	韓国	20,671	9.2
6	台湾	12,714	5.7
7	香港	11,096	5.0
8	タイ	5,474	2.4
9	ロシア	5,390	2.4
10	マレーシア	4,019	1.8

(単位：百万円)

(出典：島根県貿易概況調査報告書 2005)

表 11 2005 年島根県国別輸入額

順位	国名	金額	構成比 (%)
1	中国	28,949	15.4
2	マレーシア	28,384	15.1
3	オーストラリア	13,135	7.0
4	チリ	11,986	6.4
5	台湾	9,502	5.0
6	シンガポール	8,801	4.7
7	韓国	8,554	4.5
8	ロシア	7,542	4.0
9	フィリピン	6,829	3.6
10	タイ	6,164	3.3

(単位：百万円)

(出典：島根県貿易概況調査報告書 2005)

第 6 章 境港と浜田港の比較

1) 境港について

境港は、敦賀・下関両港のほぼ中央に位置し、図 10 のように鳥取県西部にあり、島根県と鳥取県の両管轄となっている。そして対大陸貿易の拠点として良い地理的位置にあったため、戦前は日本海国内航路の要衝として、また対岸貿易港として繁栄した。1950 年、港湾法が公布され、1951 年には重要港湾に指定され、1958 年には港湾管理者として鳥取・島根両県による境港管理組合が発足した。1989 年には境港に定期コンテナ航路が就航し、1995 年に中国航路・釜山航路が就航している。

そして、境港には島根県と鳥取県共有の FAZ がある。FAZ とは、Foreign Access Zone の略で、輸入促進地域を意味している。これは、「輸入の促進及び対内投資の円滑化に関する臨時措置法 [FAZ 法] (1992 年法律第 22 号)」に基づく輸入促進計画により、港湾及び空港地区に設定される地域である。そして、事業者には支援措置をとることで、「保管・荷さばき施設等の輸入関連施設等を集積させ、輸入の促進並びに輸入品の流通円滑化を図る」とされている。

輸入促進地域として、境港を中心として、鳥取県に 2 市 1 村、島根県に 2 市 3 町あり、産業特性として、水産加工業、電気・機械製造業、鉄鋼製造業、木材加工業などが挙げられる。

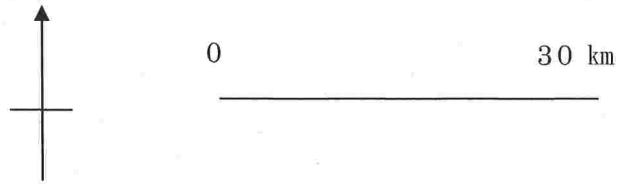


図 10 鳥取県境港の位置

2) 境税関支署管内貿易額推移

境港税関支署管内の管轄地域は、鳥取県全域の4市5郡と島根県東部の4市5郡（松江市、出雲市、安来市、雲南市、仁多郡、飯石郡、簸川郡、八束郡、隠岐郡）である。境税関支署管内には外国貿易のための貨物の輸出・輸入並びに外国からの船が入港できる港として境港がある。また空港では、貨物の輸出・輸入を行うことができる空港として2002年4月に指定された米子空港と、国際チャーター便が運航されている出雲空港と鳥取空港がある。

図11の貿易額の推移を見ると、輸入額と輸出額に大きな差はなく、2005年において、輸出入額はほとんど同額になっている。そして貿易額に多少増減のばらつきがあるものの、増加の傾向にあり安定している。

2005年における境税関支署管内の輸出地域では、1位が韓国で21.6%、2位が中国で18.5%となっている。輸入地域では、1位が中国で34.6%、2位が韓国で10.2%となっている。つまり、境税関支署管内では、東アジアを中心に貿易が行われていることがわかる。

3) 境税関支署管内品目別貿易額について

表12より、2003年と2004年の境港における品目別貿易額を見ると、品目順位に変化はなく、決まった品目を輸出入していることがわかる。輸入においてそれぞれに占める割合を見てもあまり格差はなく、一定の品目に偏らずバランス良く輸入しており、それぞれの需要が安定し、周辺の関連企業も安定した運営をしていると言える。輸出においては、鉄鋼が圧倒的な輸出になっていて、境港周辺地域の産業が鉄鋼を中心として行われていると考えられる。

表 12 境税関支署管内品目別貿易額

2004年 境港品目別貿易額					
輸入（47、561）			輸出（42、383）		
品目	価格	割合	品目	価格	割合
ウッドチップ	10,510	22.1	鉄鋼	29,523	69.7
マッサージ器	7,515	15.8	非鉄金属	3,603	8.5
木材	7,235	15.2	紙類及び同製 品	3,407	8.0
魚介類及び同 調製品	4,658	9.8	ポンプ及び遠 心分離機	1,412	3.3

2003年 境港品目別貿易額					
輸入（41、285）			輸出（36、377）		
品目	価格	割合	品目	価格	割合
ウッドチップ	8,487	20.6	鉄鋼	25,193	69.3
マッサージ器	7,522	18.2	非鉄金属	2,236	6.1
木材	5,285	12.7	紙類及び同製 品	2,968	8.2
魚介類及び同 調製品	4,666	11.3	ポンプ及び遠 心分離機	1,137	3.1

（出典：境税関支署管内貿易概況 2004）

4) 境港におけるコンテナ実績推移（韓国航路）

境港は、1995年8月から韓国釜山港とコンテナ航路を開設している。毎週月曜日（輸入のみ）、火曜日、金曜日（輸出のみ）に境港に寄港し、釜山港まで最短1日で着き、釜山港からトランシップで世界各地へ輸送している。この韓国航路でコンテナ輸送を取り扱っているのは、韓国の運行会社3社となっている。

境港からの輸出品として、紙製品、農機具が増加している。輸入品では、家具、同部材が増加している。

図12より、境港からの韓国への定期コンテナ航路を見ると、2002年の輸出を除けば輸出入共に増加している。輸入では、開始当初より約10年で約6倍となり、輸出においては約34倍となっている。

5) 境港におけるコンテナ実績推移（中国航路）

境港は、韓国航路より先に1995年5月から中国の上海港とコンテナ航路を開設している。毎週水曜日と土曜日に境港に寄港し、上海港まで最短4日で着く直行便である。この中国航路でコンテナ輸送を取り扱っているのは、広島県にある日本の運行会社1社である。

2005年では、境港からの輸出入とも減少しており、輸出では、米、健康器具部品が減少している。輸入では、自転車、電気機械部品、布製品、稲藁等が減少している。

図13より、境港から中国への定期コンテナ航路を見ると、輸入に依存していることが分かる。輸入に関しては、航路開設当初より約13倍となっている。輸出に関してはほとんど増加しておらず、中国航路は輸入のみに力を入れている状態であることが理解できる。

6) 浜田税関支署管内貿易額推移

一方、浜田税関支署管内の貿易額の推移は図 14 のようになっている。浜田税関支署の管轄区域は、島根県西部の大田市、江津市、浜田市、益田市、邑智郡、鹿足郡の 4 市 2 郡となっている。港湾は管轄区域内に 49 港あり、浜田港及び三隅港の重要港湾が 2 港、地方港湾が 18 港、第 1、2、3 種漁港が 29 港となっている。空港は第 3 種空港の石見空港がある。

管内の輸出は浜田港と同じく変化はなく、輸入のみに変化がでてきている。輸入に関して石炭の輸入が加わり、石炭が管内の貿易額全体の 78.5% を占めている。金額にして 168 億 3200 万円（2005 年）となっている。

輸入港は浜田港ではなく三隅港となっている。しかし、三隅港は不開港となっており、本来は貿易が出来ない港であるが、ここに中国電力の火力発電所が立地しているため、税関から特別の許可を得て石炭を輸入している。

石炭の輸入地域はオーストラリア・インドネシア・中国・ロシア・マレーシアである。2004 年の輸入に関しても、金額で 101 億 6300 億円であり、全体の 64.4% を占めているように、石炭が管内の貿易の主品目になっていることがわかる。そして、浜田税関支署管内において石炭の輸入は重要なもので欠かせないものとなっている。

7) 浜田税関支署管内と境税関支署管内の貿易額

浜田税関支署管内と境税関支署管内の輸出入額の比較を図 15 と図 16 に示してみた。

輸入に関して、2つの支署管内の貿易額の差は、1999年では約200億円であったが、年々その差は開いており、境税関支署管内のほうが増加している。2005年においては、約250億円と輸入額の差がさらに開いてきている。

輸出に関しては、境税関支署管内との貿易額の差が1999年では約300億円であったが、2005年においては輸入額と同様にさらに差が開き400億円となっている。

両税関支署とも輸出入に増加の傾向が見られるが、境税関支署管内のほうが浜田税関支署管内の増加よりも上回っているために、その差が年々大きくなっている。輸出額において、浜田港における中古自動車が増加したとはいえ、同じ山陰地方の境税関支署管内と比較すると、港湾の規模と共に島根県西部の経済規模の小ささをうかがうことが出来る。

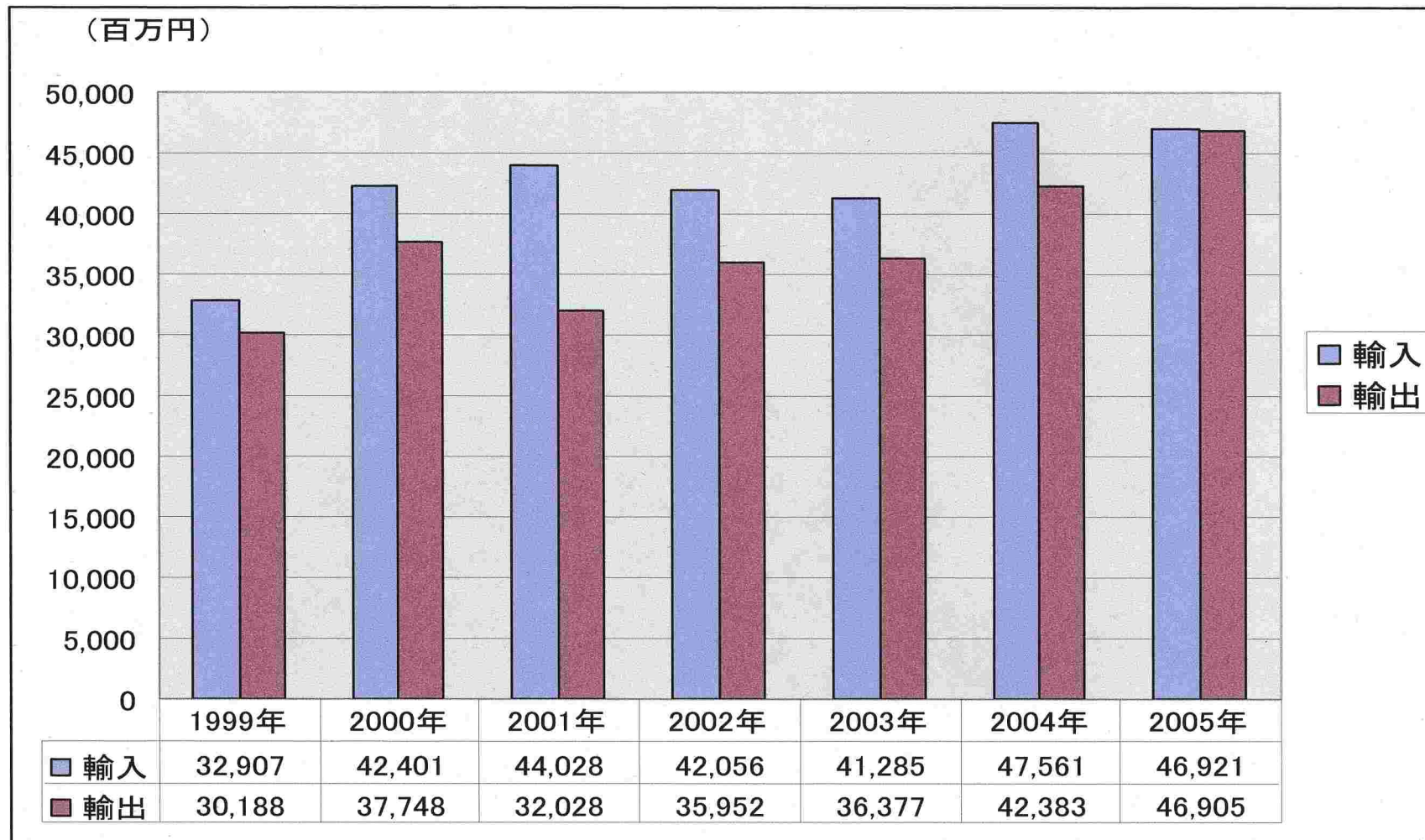


図 11 境税関支署管内貿易額推移

(神戸税関境税関支署ホームページより作成)

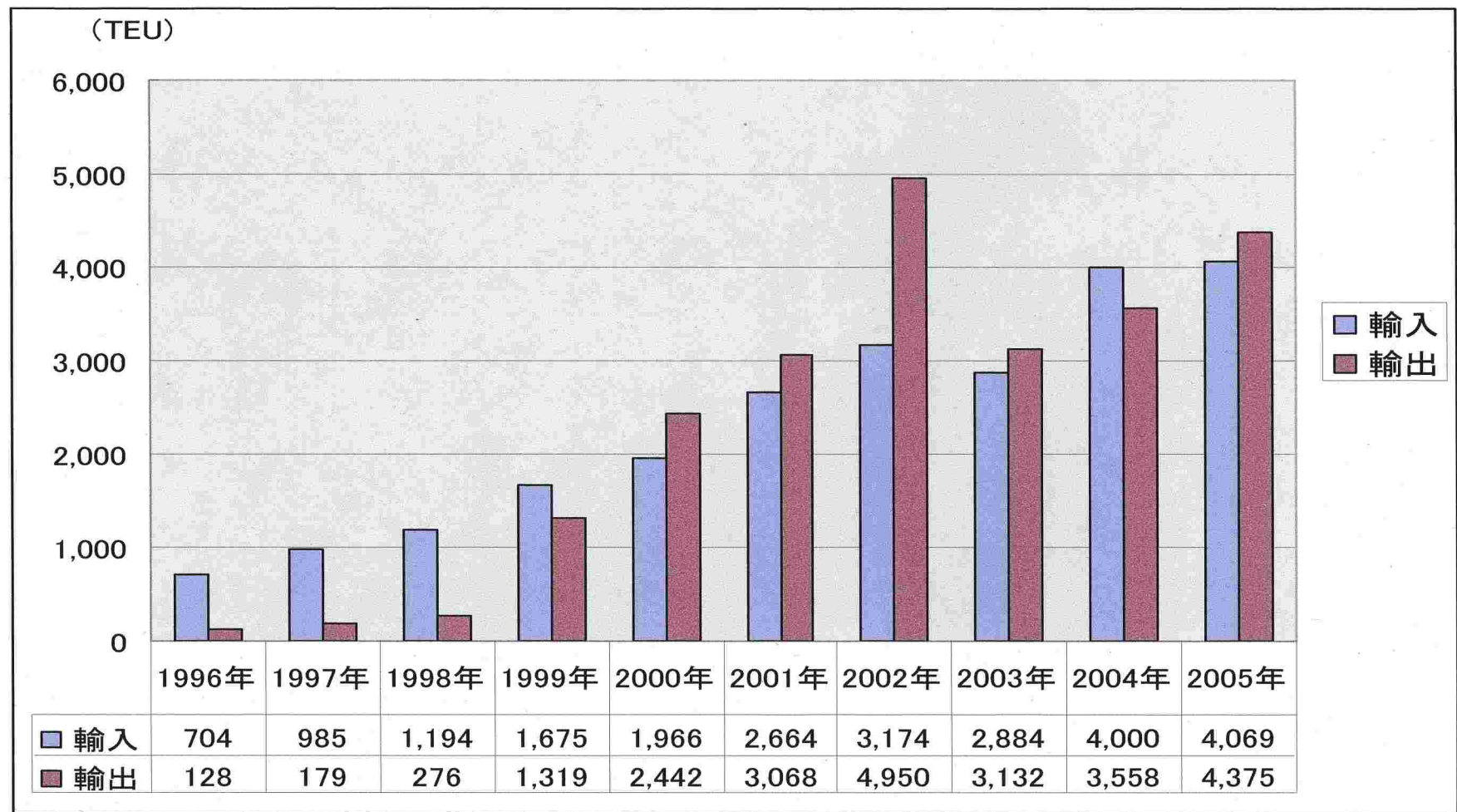


図 12 境港におけるコンテナ実績推移 韓国航路

(境港貿易振興会資料より作成)

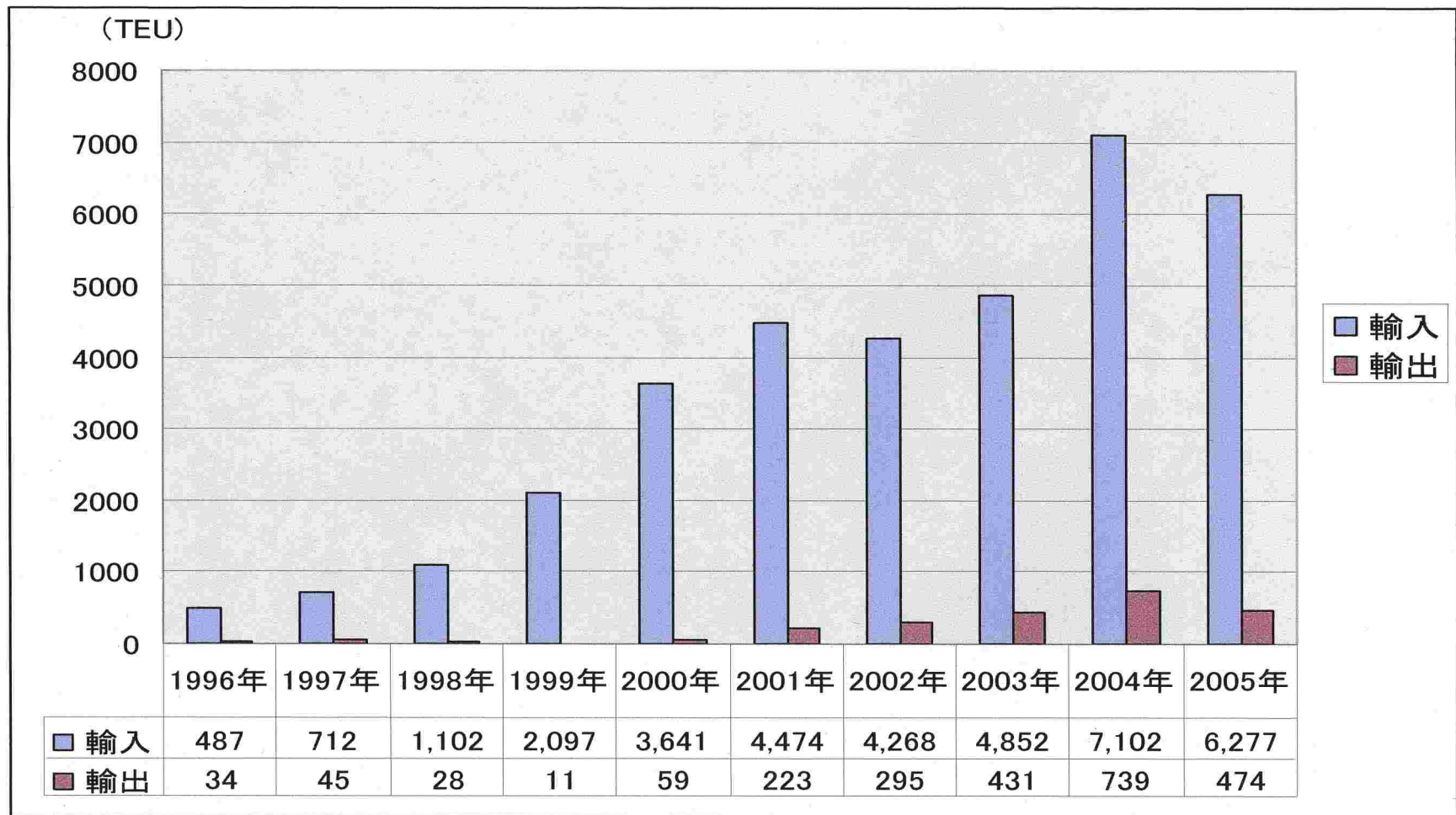


図 13 境港におけるコンテナ実績推移 中国航路

(境港貿易振興会資料より作成)

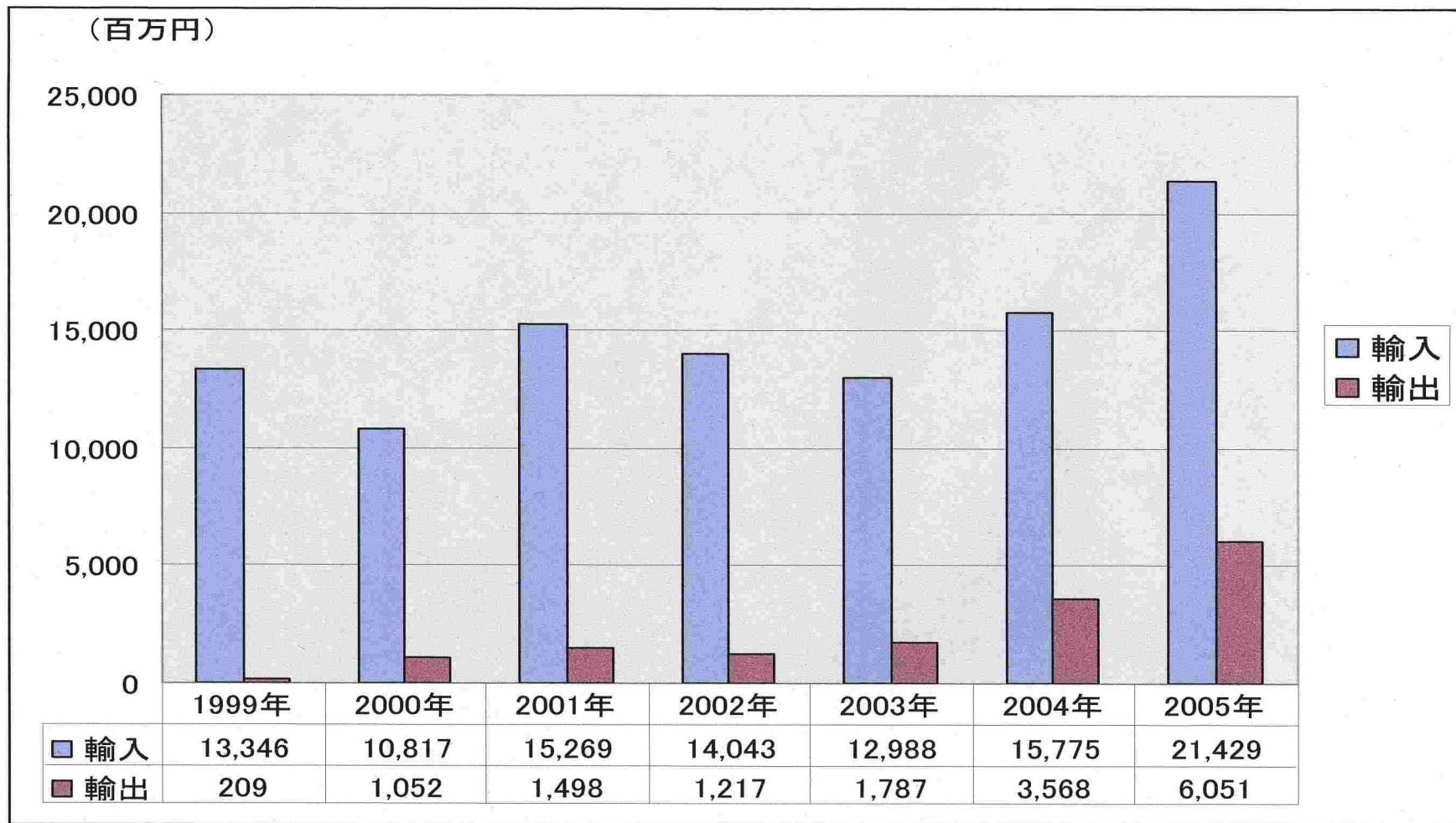


図 14 浜田税関支署管内貿易額推移

(浜田税関支署管内貿易概況 2005 より作成)

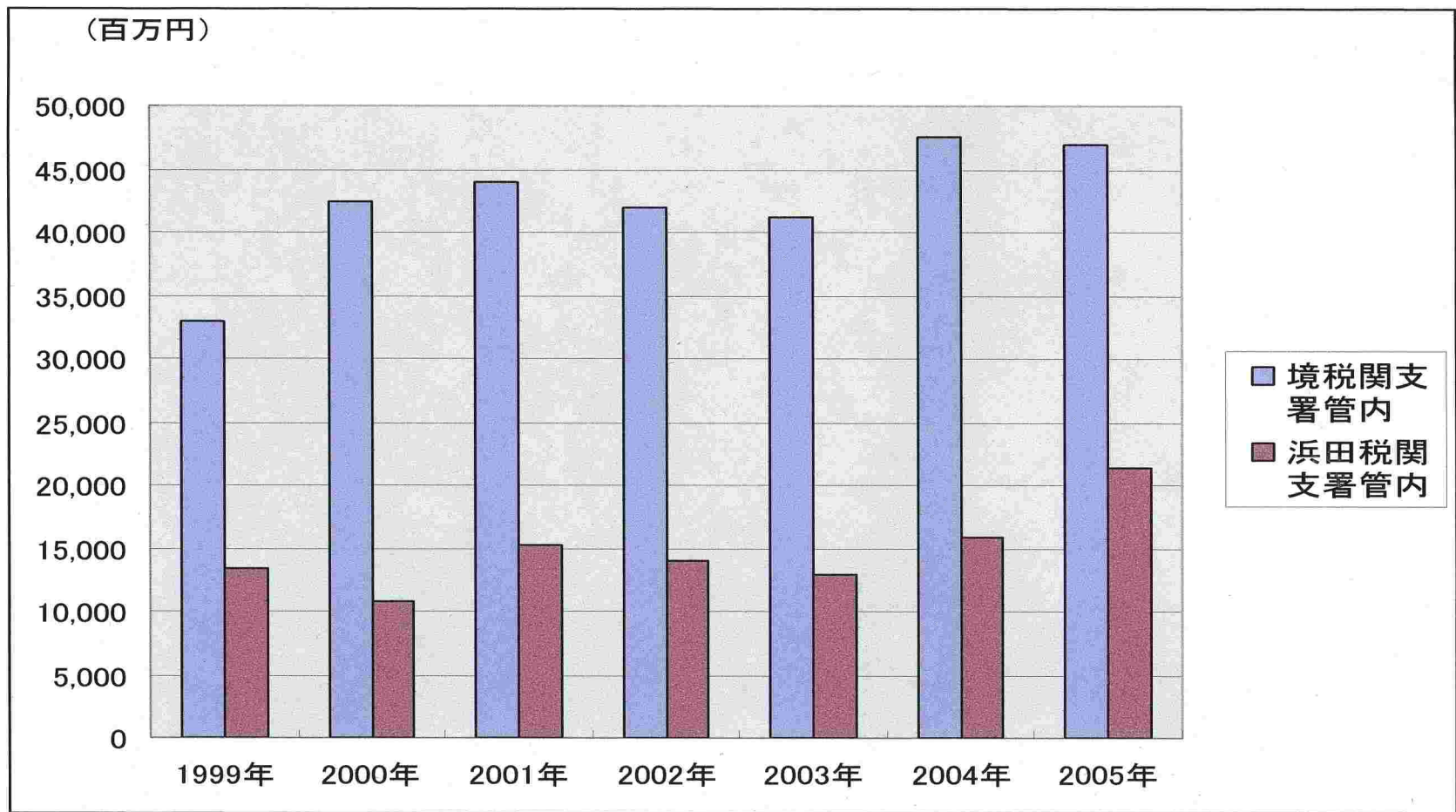


図 15 浜田税関支署管内と境税関支署管内の貿易額の推移（輸入）
 （浜田税関支署管内貿易概況 2005 より作成）

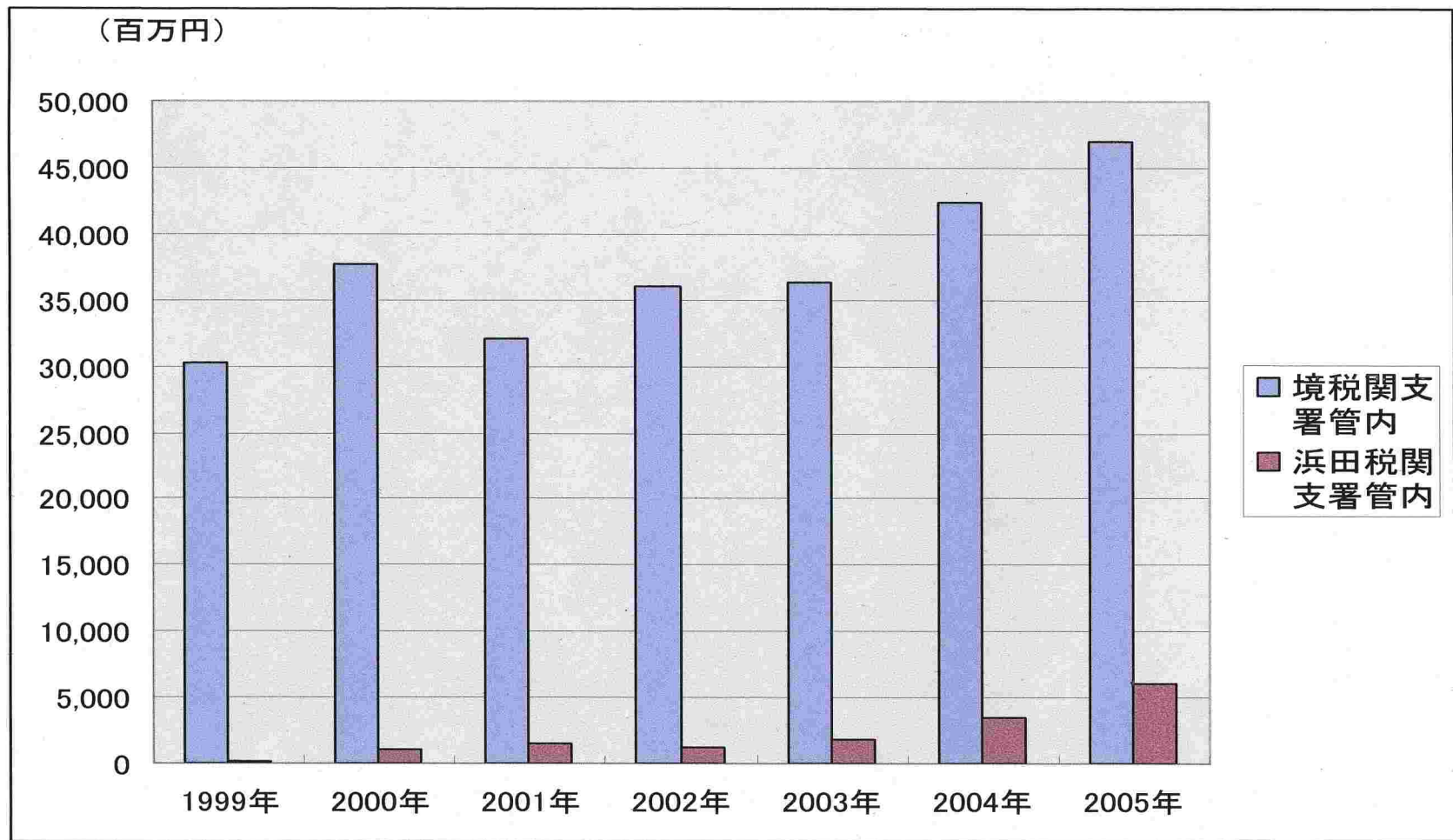


図 16 浜田税関支署管内と境税関支署管内の貿易額の推移（輸出）
 （浜田税関支署管内貿易概況 2005 より作成）

第 7 章 浜田港の貿易の現状

1) 浜田港の貿易概況

浜田港の貿易額推移を図 17 で見ると、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ことがわかる。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。

表 13 では、2004 年と 2005 年の浜田港品目別貿易額を示している。輸入においては、木材が輸入全体の 50% 以上を占めていて、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は 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。

表 13 浜田港品目別貿易額

2005年 浜田港品目別貿易額					
輸入 (4,597)			輸出 (6,051)		
品目	価格	割合	品目	価格	割合
木材	2,817	61.30%	自動車(中古)	5,662	93.60%
魚類及び同調製品	519	11.30%	人造繊維	82	1.40%
プラスチック製品	288	6.30%	粗鉱物	45	0.70%
自動車の部分品	161	3.50%	プラスチック	45	0.70%

2004年 浜田港品目貿易額					
輸入 (5,612)			輸出 (3,559)		
品目	価格	割合	品目	価格	割合
木材	2,854	50.80%	自動車(中古)	2,597	73.00%
魚類及び同調製品	702	12.50%	パルプ及び古紙	420	11.80%
自動車の部分品	476	8.50%	その他の化学製品	104	2.90%
木製品及びコルク製品	214	3.80%	船舶類	89	2.50%

(単位：百万円)

(出典：浜田税関支署管内貿易概況 2005年)

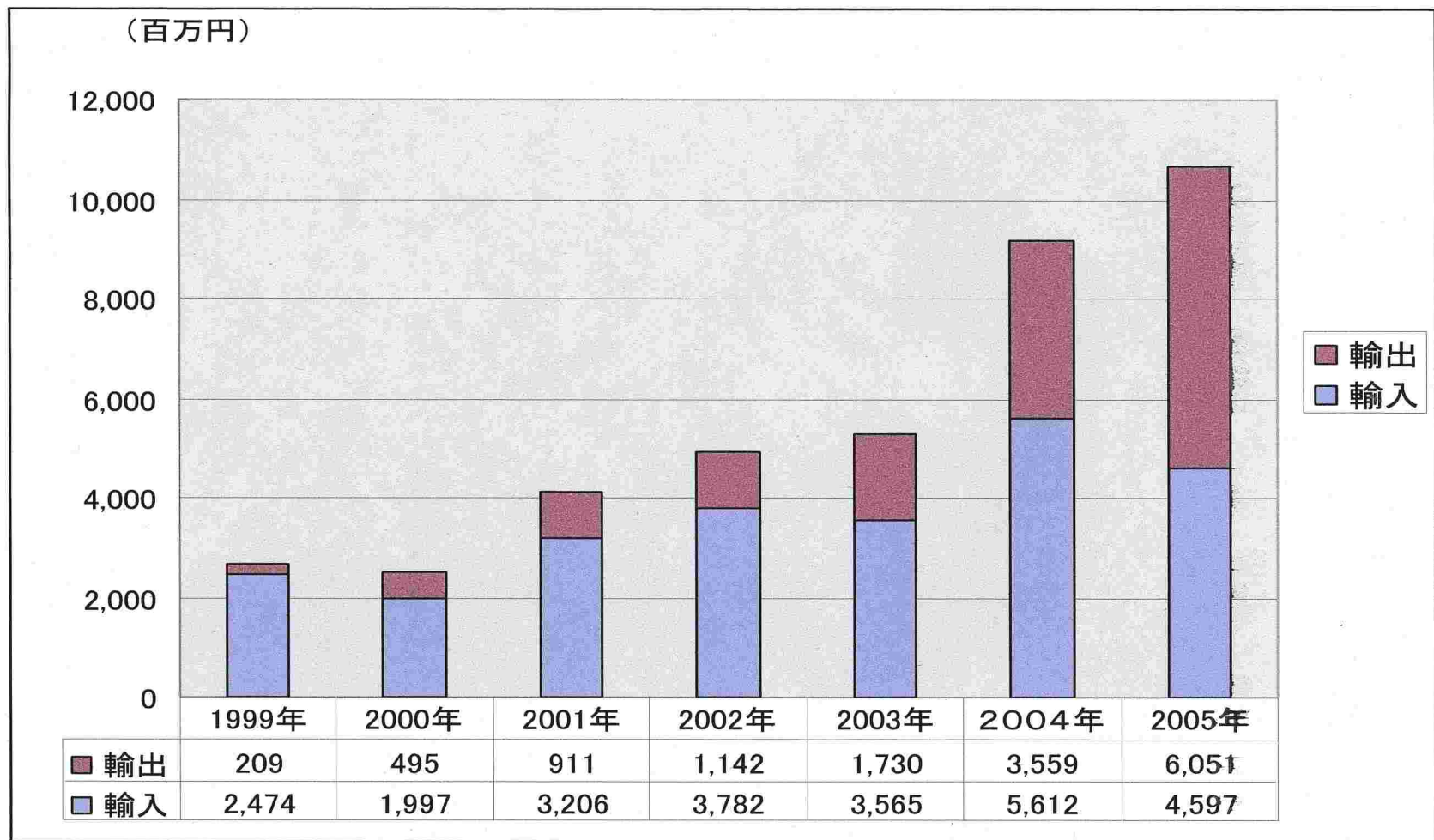


図 17 浜田港の貿易額推移

(浜田税関支署管内貿易概況 2005 年より作成)

2) 浜田港の品目別貿易額

表 13 で見るように浜田港における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、浜田港の主要の貿易品目である。

3) 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。

ここで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。② 1962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、製材工場等が昔から現在まで存在すること。以上の三点が木材輸入に大きく関係すると考える。

4) 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。

5) 自動車（中古）輸出について

社団法人 日本貿易協会によると 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ら。

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。

6) コンテナについて

(1) 国際コンテナ航路

世界のコンテナ輸送では、20フィートと40フィートコンテナを主に利用している。なお、コンテナを計算する単位としてTEUがある。TEUとは20ft（コンテナの長さ）に換算したコンテナ取扱個数の単位である。コンテナオペレーターは、ISO規格の20ftコンテナや40ftコンテナ等の形状（容積）が異なる複数のコンテナを採用しているため、場合によりコンテナの単純合計個数で取扱量を計るよりも20ftコンテナ1個を1TEU、40ftコンテナを2TEUとして計算の方が実態を適切に把握することができると国土交通省は説明している。

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ことになった。

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18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うかがうことができる。

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。

現在の浜田港の取扱コンテナ実績を図 19 より見ると、2005 年で初めて前年実績を下回っている。要因としては主要荷主の貨物動向の変化が挙げられる。

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。

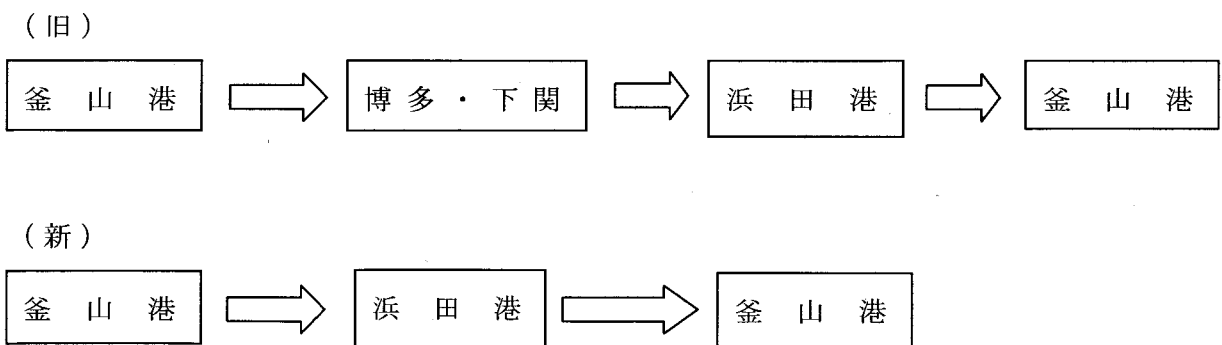


図 18 釜山港とのコンテナ航路

(出典：浜田港振興会)

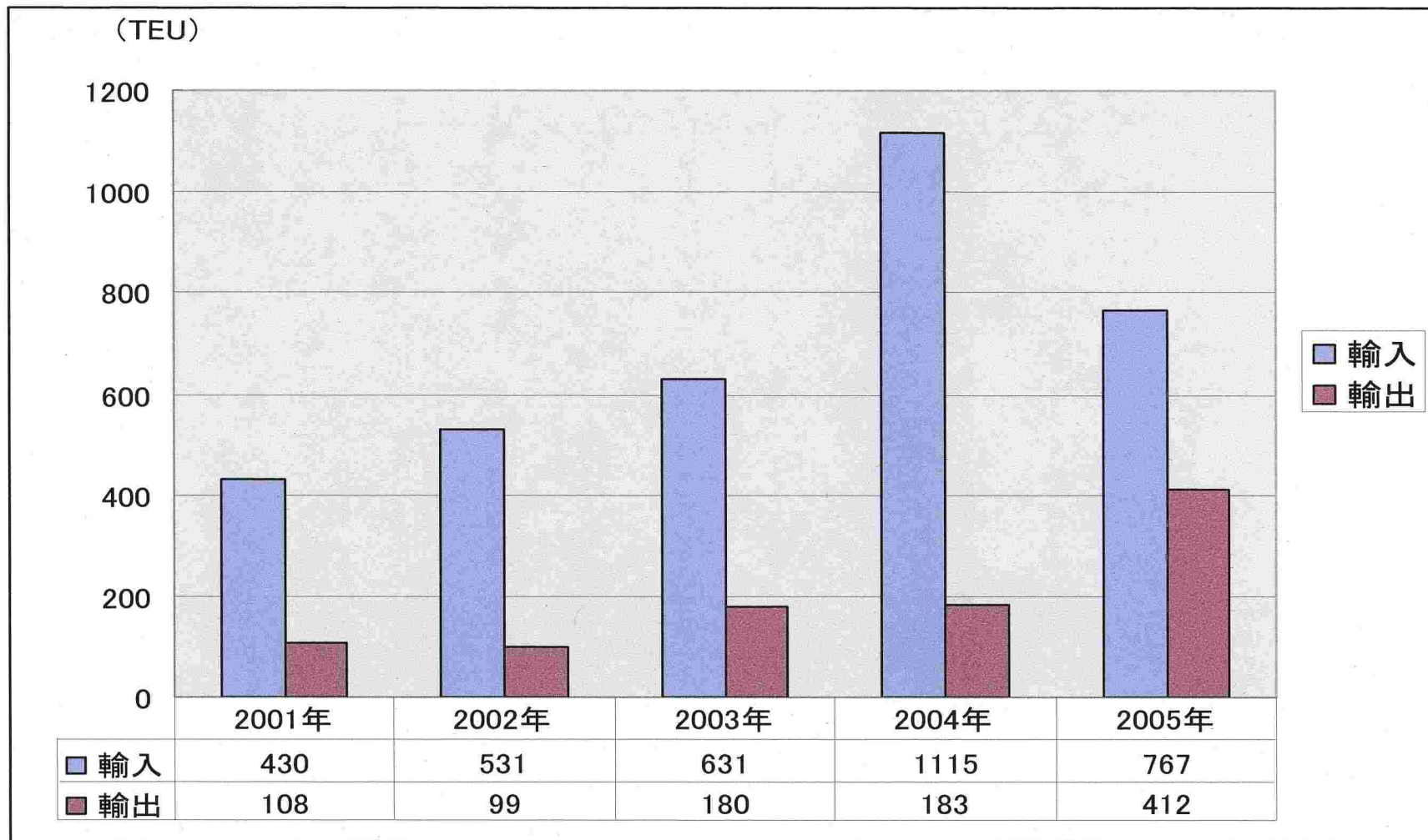


図 19 浜田港におけるコンテナ実績推移

(浜田港振興会資料より作成)

(2) コンテナ貨物実績

品目の実績は、輸入で鉱産品、化学工業品、木工製品、農水産品、金属機械、輸出で軽工業品、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。輸出に関しては、台湾向けの石州瓦の輸出が伸びている。

(3) コンテナ輸送による貿易相手国

貿易相手国では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。続いて韓国である。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%である。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。

(4) 輸出入の流れ

輸出手続きに関しては、「貨物を輸出し、又は輸入しようとする者は、政令で定めるところにより、当該貨物の品名並びに数量及び価格（輸入貨物については、課税標準となるべき数量及び価格）、その必要な事項を税関長に申告し、貨物につき必要な検査を経て、その許可を受けなければならない。」と関税法第17条で規定されており、輸出に際し

ても船積みを行う前に税関長の許可を受けることが必要とされている。

輸出・輸入申告の時期については、「輸出申告又は輸入申告は、その申告に関わる貨物を保税地域又は第30条第2号（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物）の規定により、税関長が指定した場所に入れた後にするものとする。ただし、当該貨物をこれらの場所に入れないで申告することにつき、政令で定めるところにより、税関長の承諾を受けた場合は、この限りではない（関税法第67条の2）」と規定されている。

浜田港での輸出入に関して、コンテナや貨物の積み下ろしは浜田商港にある港運会社1社が全てを行っており、通関の手続き等も代理で行うこともある。

浜田港における貨物の輸出の過程を図20に示した。輸出入においては、商港にある港運会社がコンテナから貨物の積み下ろしの作業を行っているが、詰める貨物は全てCFS(コンテナ・フレイト・ステーション)に運ばれ、検査を受けることになっている。その検査を終えた貨物が取引会社やコンテナ船へ輸送されていく仕組みになっている。

CFSの近くにはくん蒸倉庫という施設があり、北米から牧草を輸入しているためにここで植物検疫を行い、もし虫が見つければ殺菌する倉庫である。そして、2006年3月から動物検疫港にも指定され、肉類の輸入が可能になった。しかし、浜田港には動物検疫所がない。そのため、中国地方に広島空港と岡山空港に動物検疫出張所があるので、浜田港から動物・畜産物が輸出入されるときは岡山空港出張所から検疫に来ることになっている。

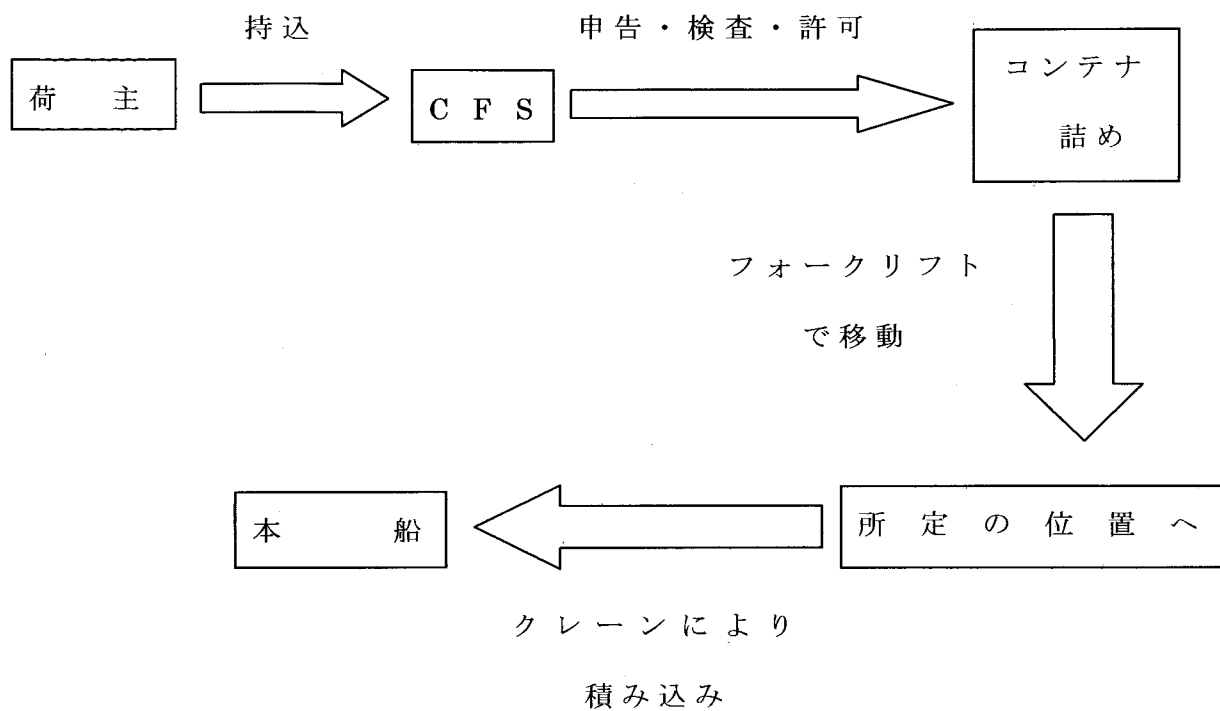


図 20 浜田港における輸出貨物の流れ

(5) 埠頭の利用について

福井埠頭と長浜埠頭の利用については、福井埠頭において内航船は2号埠頭に接岸し、外航船は1、3、4号埠頭に接岸することになっている。コンテナ船の接岸はどの岸壁でも接岸できるが、CFSの位置により4号埠頭の接岸が主になっている。主な貿易品である中古自動車の輸出は、1、3、4号埠頭、木材の輸入は、3号埠頭のみで行われている。

長浜埠頭においては、1、2、3号埠頭が外航船の接岸岸壁となっている。長浜埠頭での木材の輸入は、1、2、3号埠頭で行われている。

北朝鮮からの蟹の輸入に関しては、商港からではなく漁港に接岸し

て輸入品を下ろしている。これは輸入会社が漁港の敷地内にあるため
で、運搬の利便性を考えて特別に許可を得て行っている。

貿易を行うこと出来る開港された港として唯一浜田港があるが、そ
れ以外で浜田税関支署管内において輸入を行っている港が、浜田港と
別に三隅港がある。三隅港は不開港となっており実際は貿易を行うこ
とが出来ない港となっているが、中国電力株式会社の三隅発電所があ
るため特別に許可され、石炭の輸入が可能となっている。

7) 浜田税関支署管内における港別入港隻数

表 14 より、浜田港の入港隻数は 2003 年を除き増加傾向にあり、そ
の結果が貿易額の増加にも反映されている。不開港とは特別な許可が
ないと外国船の寄港を認められない港であるが、浜田税関支署管内に
は三隅港があり、特別な許可をもらい外国船の寄港を許されている。
不開港の入港隻数には著しい変化はなく、平均 30 隻台の入港となっ
ている。

表 14 浜田税関支署管内における港別入港隻数

	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年
浜田	218	241	237	276	293
三隅	40	38	33	27	38
合計	258	279	270	303	331

(出典：浜田税関支署管内貿易概況 2005 年)

8) 浜田税関支署管内における国籍別入港隻数

表 15 より、近年では浜田港でのロシアへの中古自動車の輸出が増加していることにより、ロシア船の入港が急激に増加している。そして、大部分の魚類及び同調製品を北朝鮮から輸入していることで 2 番目に北朝鮮の船の入港が多くなっている。

しかし、北朝鮮が地下核実験を実施したのを受け、2006 年 10 月 14 日から 2007 年 4 月 13 日まで、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、「北朝鮮船籍のすべての船舶の入港を禁止する」と閣議決定された。内容は、北朝鮮船籍のすべての船舶の入港を禁止、北朝鮮からのすべての品目の輸入を禁止、北朝鮮籍を有する者の入港は、特別の事情がない限り認めない。但し、在日の北朝鮮当局の職員以外の者の再入国は、この限りではない。となっている。

今後、この決定により浜田港の主要輸入品である北朝鮮からの魚類及び同調製品の輸入が、浜田港の貿易、浜田市の経済や輸入業者に与える影響等に注目していく必要がある。

表 15 を見ると、ロシアや北朝鮮の船籍に続き、パナマ船籍とカンボジア船籍の入港隻数が多くなっていることがわかる。パナマやカンボジアとの輸出入を浜田港では行っていないが、これらの船籍が多くなっているのは、実際に貿易は行っていないが、浜田に入港しているのがパナマやカンボジアの船籍であるからである。つまり、仕向・仕出し港の国と船籍の国が一致していないのである。これは、パナマやカンボジアの国において船に対する税金が安い等の理由により、貿易を行っている国が船籍をパナマやカンボジアにするのである。現在、コンテナ船の船会社は韓国の会社であるが、船籍はパナマを利用している。

その他、不開港である三隅港にも入港している。これは、中国電力の火力発電所の専用バースに石炭を輸入しているためである。輸入は、中国電力が船会社と契約し、石炭をオーストラリアやインドネシア等の港から輸入しているが、石炭を積んでくる船の船籍は全てパナマ船籍となっている。以上の理由により、パナマやカンボジアの船籍の入港隻数が多くなっている。

表 15 浜田税関支署管内における国籍別入港隻数

国名	2004 年			2005 年		
	浜田港	三隅港	合計	浜田港	三隅港	合計
ロシア	65	0	65	100	0	100
北朝鮮	79	0	79	63	0	63
大韓民国	14	0	14	51	0	51
パナマ	18	25	43	16	38	54
カンボジア	31	0	31	29	0	29
ツバル	0	0	0	18	0	18
その他	69	2	71	16	0	16
合計	276	27	303	293	38	331

(出典：浜田税関支署管内貿易概況 2005 年)

第 8 章 考察一浜田港の輸出入の特色

浜田港の主な輸出入品は自動車（中古）、木材と地場産業であり、近年コンテナによる輸出額が増加している石州瓦業者に聞き取り調査を行った。各会社の位置は図 21 に示してある。

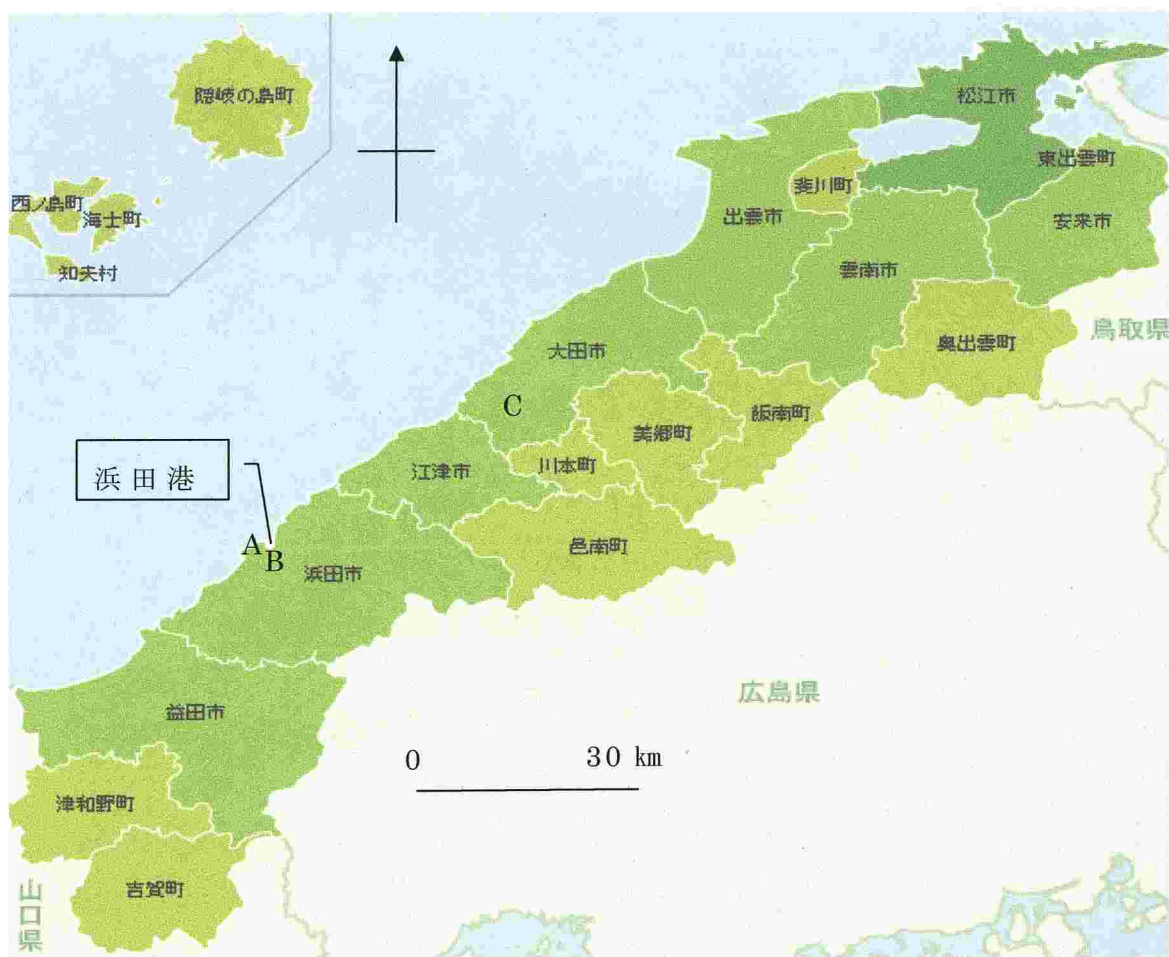


図 21 浜田港を利用する企業

A : 合板株式会社、合板協同組合

B : 中古車会社

C : 窯業

1) 南洋材の輸入

合板会社は港を中心に立地しており、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ことを意味している。

浜田港は東南アジアから南洋材を輸入し、これを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、加工することによって使用される。そのため南洋材で製造された合板は、2次加工品として位置づけられている。

合板の製造工過程は図22のようであり、これは北洋材を合板にする過程とほぼ同じである。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。

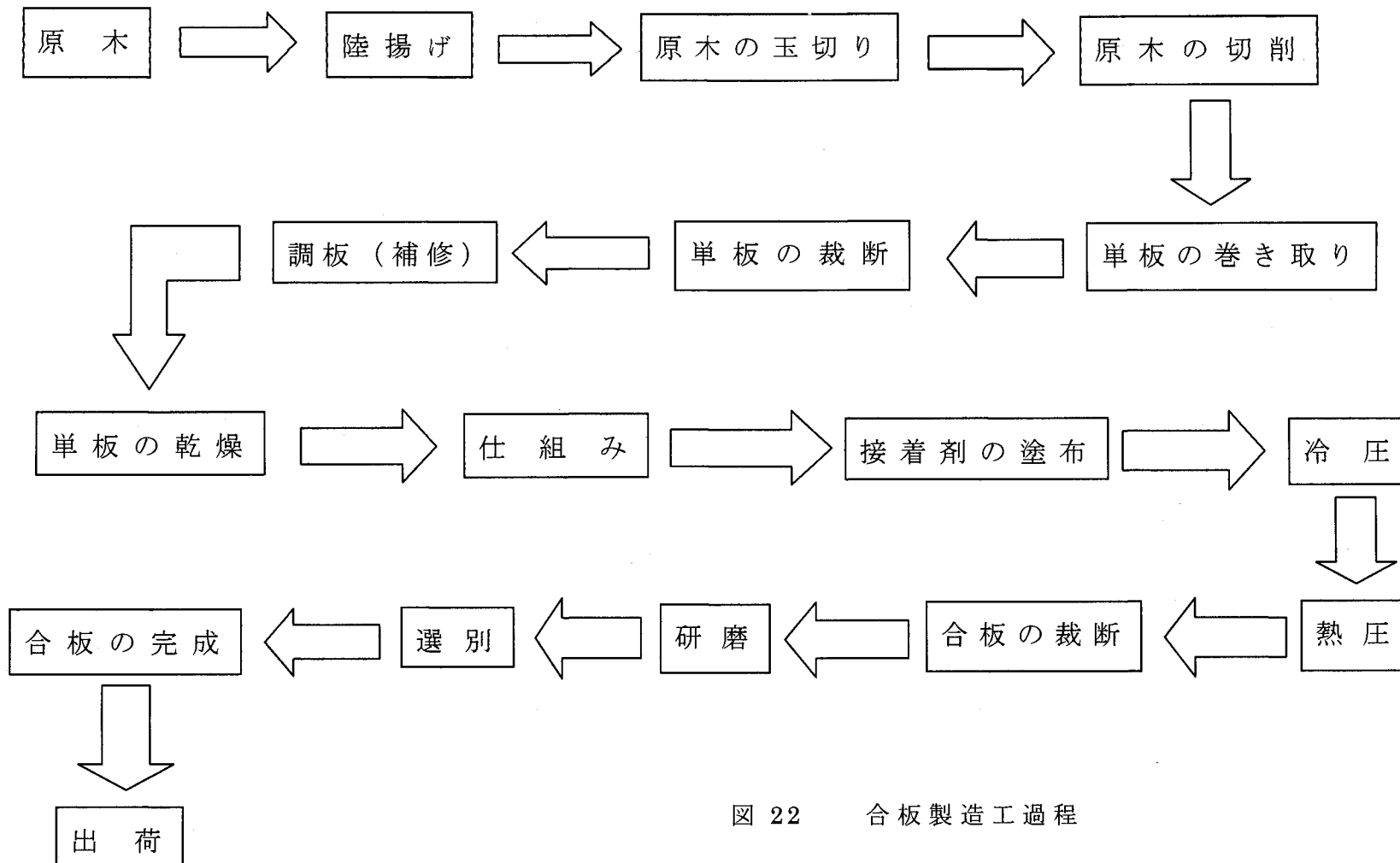


図 22 合板製造工過程

(出典：西日本海合板株式会社)

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。

1997年に京都で開かれた地球温暖化防止京都会議による影響で木材に対する規制が行われるようになってきた。2000年5月に循環型社会形成推進基本法の個別法のひとつとして「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）」が制定されることで、合板会社もこの法律に基づいて木材を使用している。そして今後、環境問題の影響も考え、南洋材から北洋材へシフトしていくのではないだろうかと言われている。

3) 自動車（中古）輸出

(1) 浜田港と中古自動車輸出

2005年における日本の自動車輸出は639万台で、金額にして9.9兆円となっている。これは日本の輸出総額の15%を占めている。自動車が日本の貿易における重要な品目であることがわかる。そのうち、日本の自動車の輸出地域別で見ると、ロシアへの自動車の輸出は41万台となっており、台数では全体の6.4%を占めている。

浜田港からも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社のみとなっていて、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に呼びかけ、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。その理由として、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。

(2) 中古自動車輸出の流れ

まず、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。

図 23 にあるように、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で注文し、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。そして、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、写真5の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船へと積荷されている。

ロシアへの中古車の輸出は、週2回で在来船とRO/RO船により行

われている。在来船では、車の積荷は写真 6 のように 1 台 1 台クレーンを使って行われている。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。

トラックやトレーラーなどが直接出入りできる船としてフェリーがあるが、フェリーは旅客と貨物を輸送するのに対して、RO/RO 船は貨物のみを輸送するという違いがある。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。

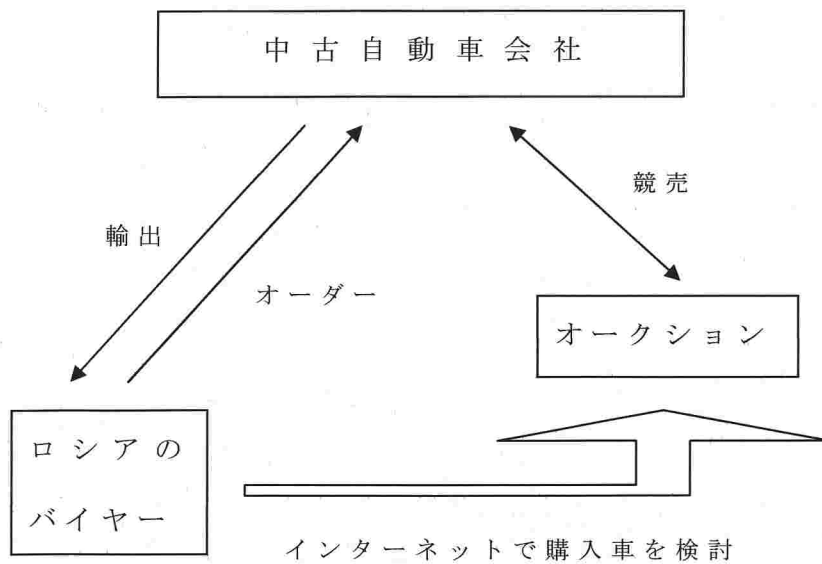


図 23 中古自動車の輸出の流れ

写真 5 中古自動車専用保管場



(撮影者：作者、撮影日 2006 年 8 月 21 日)

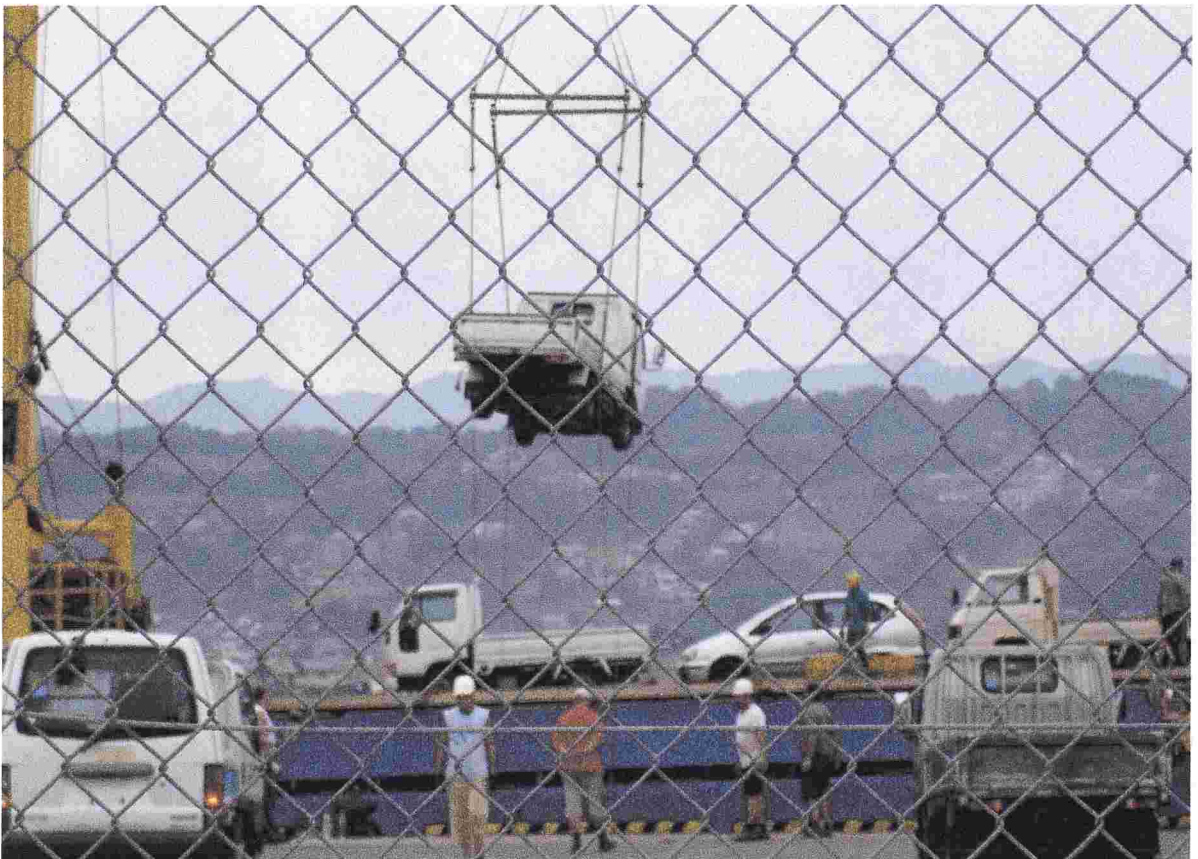


写真 6 クレーンによる中古自動車の積荷

(撮影者：作者、撮影日：2006年10月22日)

4) 石州瓦の輸出

(1) 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。

(2) 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写真7のよう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。写真8にあるように瓦としての機能を利用しながら装飾としての側面も多いに見られる。

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こり易く、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。

図 24 と図 25 を見るとわかるように、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。なお、三州瓦は国内需要を重視しているため、台湾への特別扱いをしていない。

しかし、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、図 26 であり、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。

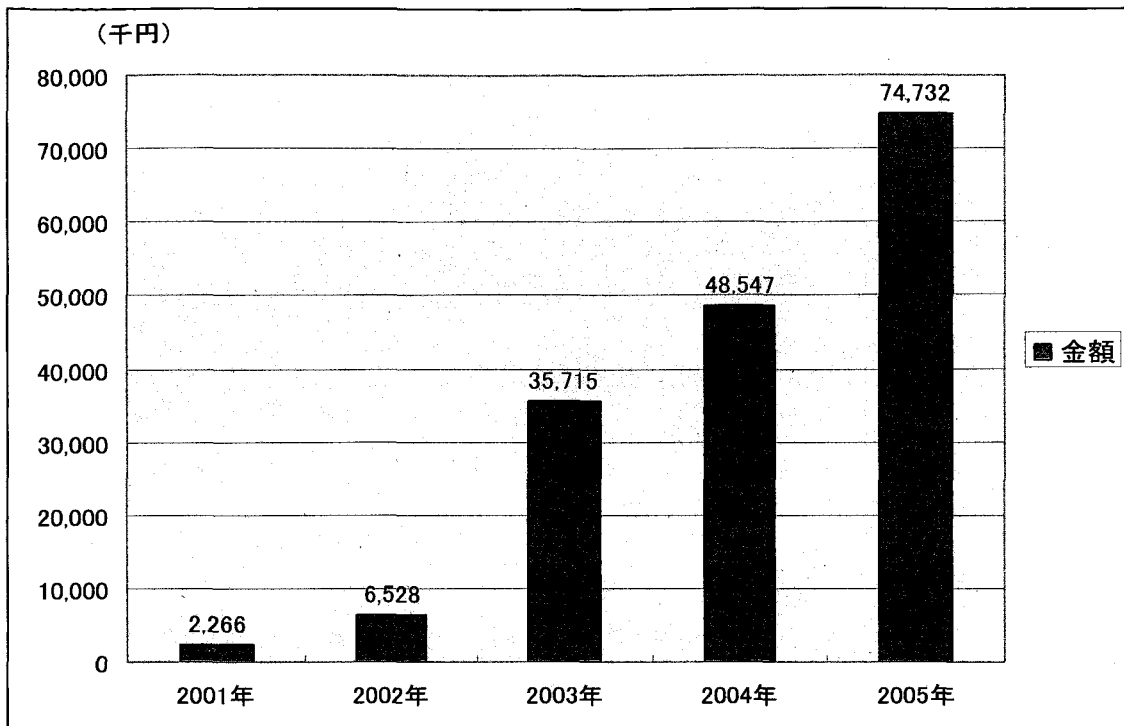


図 24 台湾への石州瓦出荷金額 (出典:石州瓦輸出業者実績報告書)

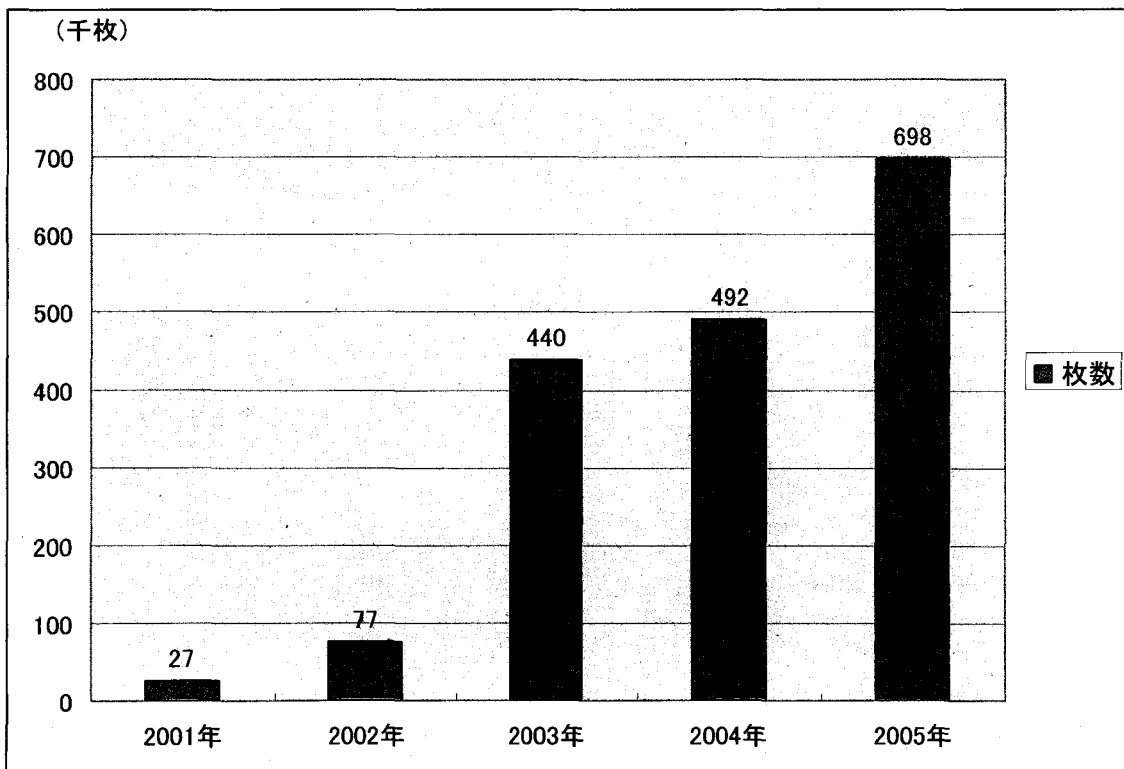


図 25 台湾への石州瓦出荷枚数 (出典:石州瓦輸出業者実績報告書)

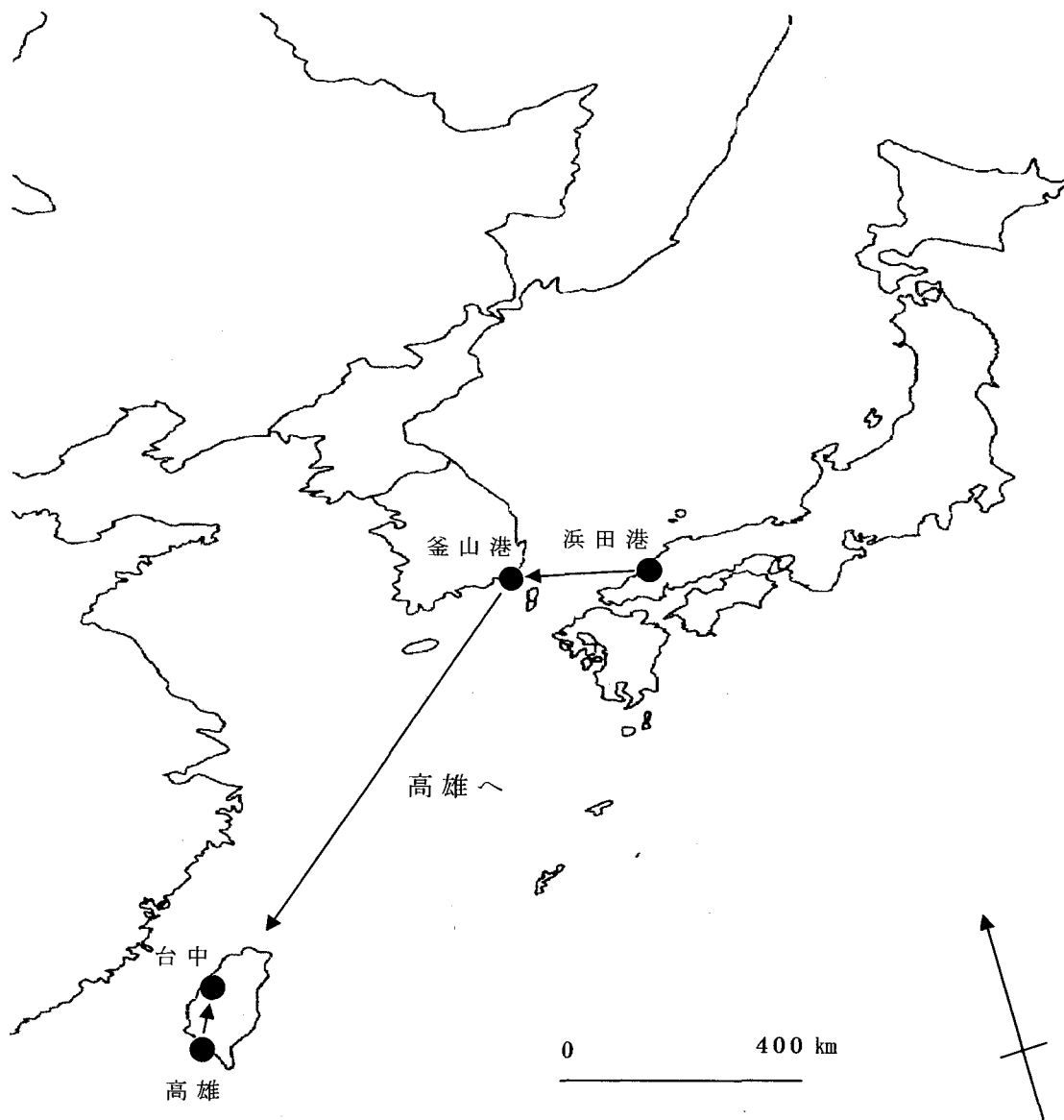


図 26 石州瓦の輸出ルート



写真 7 台湾で石州瓦を利用した家 (撮影者：石州瓦輸出業者)



写真 8 石州瓦を利用した台中の建設マンション
(撮影者：石州瓦輸出業者)

まとめ

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) 同じ山陰地方に鳥取県において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。1951年に重要港湾に指定され、1958年には港湾管理者として鳥取・島根両県による境港管理組合が発足し、1989年には境港に定期コンテナ航路が就航し、1995年に中国航路・釜山航路が就航している。境税関支署管内の輸出は鉄鋼が圧倒的に多く、輸入ではウッドチップ、マッサージ器や木材が主な輸入品となっている。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。中古自動車は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インターネット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—高雄港を經由し、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、木材の輸入・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
- ・ 神戸税関境税関支署
(http://www.kobe-customs.go.jp/00zeikan/02shisyo/03_sakai/)
- ・ 港湾情報化研究会（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
- ・ 財務省（2006）：貿易統計
- ・ 境税関支署（2005）：境税関支署管内貿易概況 2004
- ・ 境港貿易振興会 (<http://www.sakaiminato-faz.co.jp/>)
- ・ 財団法人 国際貿易投資研究所 (<http://www.iti.or.jp/>)
- ・ 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/>)
- ・ 島根県：浜田港要覧
- ・ 島根県商港労働部（2006）：島根県貿易概況調査報告書 2005
- ・ 島根県商工労働部（2006）：石州瓦輸出業者実績報告書
- ・ 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

- ・ 西日本海合板株式会社（2006）：合板製造工過程
- ・ 浜田港振興会（<http://www.hamada-minato.jp/>）
- ・ 浜田市誌編纂委員会（1973）：浜田市誌、浜田市、995-1011
- ・ 浜田税関支署（2006）：浜田税関支署管内貿易概況 2005
- ・ 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
- ・ 山口恵一郎、佐藤侑、沢田清、清水靖夫、中島義一（1975）：日本
図誌大系 中国、朝倉書店、99
- ・ Compiled from MFO's Trade Statistics on a Customs-cleared Basis
- ・ CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2006