

# 浜田港振興に山陰道の早期整備を



浜田港運株式会社社長 **山本洋治さん** (浜田市)

には、国際標準のコンテナが規制なしでは通行できないトンネルが多くあります。このため、トンネルを通るには、誘導車をつけたり、コンテナから貨物を出してトラック数台に積み分けたりしなければなりません。特に背高コンテナ（ハイキューブ）を規制なしで県東部に運ぶには、浜田道、中国縦貫道、松江道を通るしかなく、大幅な迂回を強いられます。これではコスト高になりますし、車両数や移動距離が増える分、環境にも悪い影響となっております。

このように、貿易港があっても「物が動かしにくい」という嘆かわしい現状があり、港の競争力を奪っています。全国でもこのような場所は、ほかにないでしょう。山陰道が整備されると、コンテナをそのままトレーラーに積んで運ぶことが可能となり、物流コストの軽減につながります。現状では50キロ圏にとどまっている利用エリアがさらに広がり、大田や出雲の企業が利用する機会も増えるかもしれません。ただ、そうした企業に今から利用を呼びかけようにも、いつつながるかが分からないため、話もできません。県内の各工業団地への企業誘致の観点からも早期の整備が求められます。

やまもと・ようじ

1954年生まれ。74年に日本通運株式会社に入社し、浜田支店長、広島支店部長などを歴任。2011年6月、島根統括松江支店長に就任し、島根県トラック協会会長、全日本トラック協会理事、県道路利用者会議会長などを務め、13年5月より現職。

## インフラ整備で利用進む



浜田港の福井埠頭で、コンテナを積み込む定期コンテナ船

浜田港は、島根県唯一の国際貿易港で、石見地方を中心に地元企業の物流を支えています。韓国の釜山港を結ぶ定期コンテナ船の貨物取扱量は2013年度、前年度から3割増え、2869本（20フィートコンテナ換算）で過去最高でした。本年度も、それを上回るペースで増えており、3千本を超える勢いです。

伸びた一因は、福井埠頭（ふとう）に保管倉庫が完成したことです。福井埠頭には、これまで荷さばき施設しかなかったのですが、倉庫の完成で、貨物を港に一時保管し、タイムリーに輸出したり、引き取ったりすることが可能になりました。荷主の利便性が高まり、浜田道でつながる広島県北部の企業が広島港から切り替えるなど、他港からシフトが進んでいます。倉庫が立入制限区域内にあることも信頼を生み、レアアースなども入ってくるようになりました。まさに、インフラ整備の恩恵を感じています。

## 高い物流コスト

一方、港との間で物資を運ぶ「道路」というインフラはどうか。南北を結ぶ浜田道が利用促進に効果を発揮するのに対し、東西を結ぶ道路はぜい弱です。東西からの利用者が多いのですが、山陰道は半分が未整備で、国道9号

## 物流の98%が自動車に依存

島根県の物流全般の話をしめすと、トラックをはじめ自動車への依存度が98%と全国平均と比べてもかなり高くなっています。それにもかかわらず、高速道路が整備されていないのは、企業進出の障害となり、就業者の流出、地域の衰退につながります。人口減少が問題になっていますが、物流も人や企業の活動がなければ発展はなく、これに歯止めをかけるためにも、山陰道は必要なのです。また、東日本大震災の経験を活かし防災上の観点から救援物資の輸送と避難のためにも完成が待ち望まれます。

着実な整備を進めるには、景気などに左右されない安定した財源確保も重要な問題です。運送業者は、道路の受益者として、揮発油税、軽油引取税、重量税などを支払っていますが、一般財源となっています。これらが確実に道路整備に充てられる仕組みづくりも必要でしょう。

物流関係者として強く望みます。

### Memo

#### コンテナ輸送に支障がある国道9号

国道9号は大田市内に、国際標準のコンテナを載せたトレーラーの通行に支障がある狭小なトンネル（高さ4.5メートル以下）が11カ所ある。このうち7カ所は、山陰道・仁摩温泉津道路の区間にあり、本年度の全通

■貨物の輸送機関別割合(2011年度)

発地	機関	自動車	鉄道	海運
島根県		98.1%	0.1%	1.8%
中国地方		80.1%	0.4%	19.5%
全国		89.6%	0.6%	9.8%

※国土交通省中国運輸局調べ

により、すべてで代替路が確保される見通し。残る4カ所は、整備中の山陰道・静間仁摩道路の区間で、早期の完成が待ち望まれている。