

# 浜田港・三隅港の振興に期待

## 地域の課題

### ■国際物流拠点への対応の遅れ

浜田港に入港する貨物船が大型化してきており、チップヤードの新設や、倉庫増設、原木ヤード・コンテナヤードの拡大、併せて岸壁の水深や湾内の浚渫の改善が急務です。

さらに多目的クレーンも時代遅れとなっており、新規代替も必要となっています。

### ■高い物流コスト

国際コンテナは無条件で道路を走れないといけません、実際には周辺工業団地へも先導車・後導車を付けると走れません。他港に比べハンデがあり、物流コストが非常にかさみ、企業誘致にデメリットとなっています。

東の方については低いトンネルのため、ハイキューブの海上コンテナは通れません。浜田道を通って千代田まで出て、三次から松江道に入って松江まで行かないと許可が出ない状況です。そのためには例えば20t車を10t車2台に分けるなど、量を分散して積載し、トラック台数を増やして輸送するしかありません。



▲ 浜田港コンテナターミナル



▲ 浜田港の原木ヤード



▲ 浜田港



▲ 三隅港



▲ 狭い通学路に流入する車両



浜田港運株式会社社長 山本洋治さん

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月に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。

## 山陰道に期待すること

### ■物流の効率化

浜田・三隅道路の開通に加え、将来的に臨港道路が建設されることにより、福井埠頭、長浜埠頭が一体化されます。さらに平成29年度完成予定の福井4号線により山陰道直結となり、物流の効率化が図られます。

今後山陰道の整備が進むことで、国際標準コンテナが通行できない国道9号の狭小トンネルを回避できます。距離と輸送台数を減らし、さらに時間短縮によるコスト軽減を期待しています。

浜田港はワンストップをコストカットのメリットとしており、山陰道整備と合わせ競争力の確保につながることを期待しています。

### ■三隅港の開港

浜田・三隅道路開通により浜田港の両地区(福井地区・長浜地区)が高規格道路によって繋がります。浜田の港が福井埠頭、長浜埠頭、三隅埠頭となることで、未だ不開港である三隅港の開港へ向かうことを期待しています。三隅港が開港することで、外国貿易船が入港の際に支払う税金(とん税)が地元に入ります。また既存施設の有効活用にもつながり、手狭である浜田港を補完することもできます。

### ■安定した物流確保

安定した物流の確保は様々な分野で重要です。例えば銀行における現金、手形、小切手は血液であり、時間通りに輸送できない場合は倒産の可能性もあります。救急医療における血液輸送も同様、道路はまさにライフラインであり、山陰道整備による安定した物流の確保に期待しています。

### ■周辺道路の安全性向上

国道9号の交通渋滞があるため、浜田商業高校、長浜小学校の通学路に流れ込んでいた通勤車両が減少し、地域住民の生活道路として安全性が向上すると思われます。

