

## 欧米の港湾をみて

土橋宣夫

### ① はじめに

まずいえることは、港湾施設各部分部分について、横浜港は優るとも劣ることはないと言言しようということ、むしろ立派すぎるのではないのでしょうか。一つのものを造る場合、その経済的な効用の耐用年数を十分に考えて造られるべきで、またそうしていると考えています。外国に比べて多少ごいつ感じのするのは、天災国である日本では、これらの因子が大きく設計に響いて、構造的には、ずいぶん余分のところを考えざるをえないということのためだと思います。このように感じたのは私だけではなく、ほとんどの人が同じような感じを受けられたと思います。

前にのべたように部分部分と比較すると、まったく遜色はないのですが、全体のスケールということになると格段の差があります。

日本の6大港湾の公共バースは、だいたい1バース当たり15万トン以上を取り扱っているのにたいし、向うでは6~7万トンというのが普通ようです。

簡単に岸壁の長さやブイの個数、そして年間の取扱い量を末尾に例示したが、これをみてもわかるように、オーダーが違っているということが明らかです。この原因は何からきているのでしょうか。まず第1に、歴史が浅いといえるでしょう。長い鎖国で特殊な港が特殊な国としか交易していなかった日本に比べて、西欧諸港は自由に貿易し、経済の伸びと造船技術の進歩にともなう港の施設を拡張して、一步一步基礎を築いてきた。そのような歴史をもつところが、やっと明治になって横浜村が港湾としてとりあげられ、港の発達が始まったという日本に優るのは当然だと思います。

### ② 港湾の運営と管理

港の運営方法は、その規模によって色々異なってくると思いますが、根本的にこれの一つの企業の場合としてふみ切るか、単なる公共施設としての考え方で進むか、両者の中間でいくかで、それぞれ方法が違うと思います。バースの問題にしても荷物と船を主として考えれば、会社別に、ライン別にバースがそれぞれ別れていることが一番望ましいと思いま

す。しかし、バースの数がそうまでない場合、会社別にということになり会社別にできない場合共同施設としてライン別にと、数のいかんによっては方面別ということになります。

これは港の規模と投資の形態によってことなっていると思います。私が見た欧米の港湾は規模の面でゆとりがあるためか、会社別にそれぞれ管理者からピアなりバースなりを賃貸契約しているのが通例です。会社といっても船会社が直接借りる場合と、ターミナル・オペレーターが管理者から借り、このターミナル・オペレーターと船会社がさらに使用上の契約を結ぶという2通りありますが、いずれにしても管理者が直接管理する場合は少なく、あっても一部にとどまるようです。

もっとも、すべてが賃貸契約であると、オペレーターと契約していない会社の船あるいは、ごくまれに入港するような不定期船は困るので、このような時のために直接管理者がバースィング<バースを決定することをいう>するバースを予備的に保有するという形式をとっているところもあります。しかし、原則としては賃貸契約をして優先使用させるという方法を取っています。ただし、専用使用契約でないので契約会社が使用していない場合、他社関係の船をつけるということを行なっていますが、これは揚荷の場合に限っております。これは荷の動きからいって当然のことと思います。

一方、日本では大港湾などいってはおりますが、バースの数が少ないことが一番の原因で、これと長い間の公共理論のために不特定多数の論におかれて、バースィングはあいたところへきた船をつけるというやり方で、荷と船の結びつきが薄い。そのために、施設本来の効用を発揮できない状態です。私たちがいま実現に努力している、方面別のバース指定は、荷と船の結びつきをよりよくして、港における諸経費を切り下げようというもので、欧米並みに近づこうとするものです。

港の施設のうち、岸壁はすべて管理者所有ですが、上屋となりますと、港によってはオペレーターが、岸壁背後の土地を借りて建設しているところもあります。しかし、原則としては管理者持ちといえると思います。ピア・ヘッド・ラインから外は、どこの場合も国の管理となつていて、内側は管理者の責任となっている。外国でも外郭施設は国が行なうようです。

管理者の必要な費用は、使用料収入と一部公債でまかなっております。しかし、公債の発行額は将来の収入で返済できる限度内ということになっており、このためか使用料は、よく考えてっております。港という企業の場合を提供するのですから、企業として使用料も徴収するということです。港を利用したものは、船であれ荷物であれ、必ず代償を払う。しかもそれが投資に見合うという原則にたっております。間接的な収入、例えば港湾関係の業者からの税収入といったようなものを見込んで、それだけへらすということはほとんどない。ただし、国家の投資したものは別です。

一方日本では、昔は相当高額の使用料をとっていたが、現在では非常に低い料金で、た

だ何となく決ったものしかとらない。そこで現在6大港の間で料金の問題が取りあげられ改正の方向に進み、国も港湾投資の一部を企業的に考えはじめたことは当然のことと思います。現状では、船の出航前にふ頭の内に搬入された貨物のうち、3日以内に船に積まれた貨物は、港を利用しらがら一文の金も管理者に払うことなしに港を出ていくことができますし、また逆のこともいえます。じつに、のんびりしたことだと思います。

使用料の名称や形式にはいろいろな種類がありますが、要は施設を無料で使用せず、それ相応の料金を払うのが原則です。現在日本で徴収してない料金の種類のうち、合理的でぜひ国内でも実施すべきだと思うのはふ頭通過料です。これはふ頭を通過する貨物にすべて適用される料金で、これを適用すると道路とか、維持、浚渫にかけた費用とかについてとりこぼしなくできると思います。ポート・オーソリティーの人たちと話しあうと、資金の面で困るというようなことはききません。むしろ、オーソリティーの発行する公債は売れ行きがよく、また、この償還にたいした苦勞を感じていない。要するに金にあまり困っていないという感じです。

つぎに専門的なバースについてですが、よく横浜では危険物専門のふ頭をつくれとか、火薬の専門ふ頭をつくれとかいうことができます。専門バースでも果物とか野菜のように、相当量まとまったものの専門ふ頭はある。これは、ちょうど横浜のバナナふ頭のような形式をとっていて、その専門ふ頭に、専門の貨物を集中していますが、危険物専門のふ頭というのはどこにも見当たりませんでした。これは、危険物といってもいろいろと種類が多く、専門ふ頭を造るまでの数量のないためと考えられます。危険物の中でも爆発物は日本と同じように、一般の船のいるところから離れた泊地で荷役しています。しかし、ふ頭に爆発物の貯蔵所を造っているようなところはありませんでした。

横浜ではよくふ頭にこのようなものを造れという話がありますが、一般に危険を及ぼす恐れのあるものを造ることはやめるべきだと考えます。

### ③ 港湾荷役と労働者対策

貨物の荷役方法についてみますと、米国と欧州とは全く違ってきます。米国では撒物を除いては、船のギヤースを使っておりませんが、欧州ではほとんどキー・クレーンで荷役を行なっています。この損得については、決定的なことは結論がでておりません。やはり荷役貨物の包装状態、または荷役後の輸送方法等で決めるべきだと思います。

北欧の港のようにバージによる輸送貨物が多く、この貨物を船越しにバージに積むようところでは、アームの非常に長いクレーンがいます。それが少なければアームの長さはそう大きなものを必要としないでしょう。また、干満の非常に大きな港ですと、船のギヤースがきかないために、必然的にキー・クレーンがいることになります。

キー・クレーンか、船のギヤースかはその国の習慣、上屋の構造様式、エプロンの幅等、いろいろと因子が多いので結論はだしにくいと思いますが、将来は、どちらが総合的

な荷役過程において労力を節約できるかによって決ってくると思います。

上屋の中の荷操，エプロンにおける荷操などは極力人力を少なくするようにして，機械力をフルに使用しています。荷は動いているが，働いている人は少ないのが実状で，このようにするためにパレットの使用などもよく考えています。日本のように荷物をそのたびごとにパレットから降すというようなことはしていません。この点，日本でも十分考えて改良すべきでないでしょうか。また，バラで入ってくるこく類その他をエプロンで袋詰めして倉庫に入れるというなことはしていません。直接サイロに入れる場合がほとんどで，それぞれ専用のバースとサイロを持っているとあってよいと思います。ギャングの数もだいたい日本より2～3割少ないようです。

荷役のことでつぎに問題になるのは，労務者のことですが，米国を除いて，各国とも労務の確保に苦心しています。その一つの現われが，ロッテルダムの港湾学校でしょう。概括的にいって，一般労務者の安全教育については，各業界それぞれにその業界の協会で，それ自体の責任で行なっています。ロッテルダムの港湾学校も船主協会が主体となっており，自治体もしくは国は援助者の形態をとっています。ある程度業界のことは業界自身が行なっています。

港湾の将来の一番大きな問題は，労働力の問題であることを十分に認識して，速急に対策をたてるべきだと思います。

そのためにはいろいろと問題点があるかと思いますが。すべての労務者が一つの組合に属して，それから雇用者が組合の指名する人を雇うという形態を取っているところ，また，雇用者がある一定の常用者を雇用して，港の波動性にしがたって波の高い時の不足労力を労務者のプールから雇入れている様式があります。この場合，企業者の組合が，労務者のプールの雇用者である場合と労務者自身の組合である場合とがありますが，いずれにしても，あるプールで不足労務をカバーするという形式をとっています。日本のように波の大きなところでは，このプール制にもいろいろと難点があるし，港の波動性が経済慣習からくる日本のような場合，この波の解消ということは非常にむずかしいことと思います。しかし，港のバースイング計画が，ある程度この波を小さくすることができると思います。

このほか労務の問題としては，休日の問題がありますが，原則として土曜，日曜は休みです。しかし，オーバー・チャージを払えば荷役もできるようになっています。入航，出航も時間の制限はありません。ただし，定時間外はパイロツティジその他のオーバー・チャージをとられます。オランダの港では土曜，日曜は，3分の1の労務者は荷役するよう協約がとり結ばれてます。もちろんオーバー・タイムを払うのですが，日曜でも祭日でもオーバー・タイムを払えば，どの港でも就労はしております。

船主は，滞船料と荷役料の算盤勘定でいずれか得する方を選んでいるようです。労務者の不就業日の補償については，米国ではノーワーク，ノーペイの原則により補償はなく，

ただ一般の失業手当はありますし、仕事は組合で平等に割り当てています。欧州では国によって、程度の差はありますが補償されています。しかし、恩恵的なものでなく、自分たちの賃金の1~3%を積立てた基金からだされております。このほか、一般の失業保険というものもありますが、また、国の年金制度のほかに前にのべた賃金の1~3%を積み立てた基金をもとにした年金制度があって、二重にもらえるようになっています。とにかく他力でなく、自力でやっているという感じがします。

また、附帯施設という大変ですが、便所とか、休憩所なども、決して優っても劣ってはいないと思います。運営方式が前にもふれましたように、ほとんどオペレーターと賃貸契約してます。そのため借主の側で造っているところ、あるいは最初からオーソリティー側で造っているところといろいろありますが、維持管理とその費用は借主が負担しています。オーソリティーが造る場合、設備費は施設の賃貸料のうちに含まれているわけです。

いろいろの港を見ましたが、山下の厚生センターのような立派な施設は誇るにたるものと思いました。日本の施設は、基本施設と同様決しておくれではありません。

住宅の問題は、オーソリティーの問題としては全然考えておりません。問題にするとすれば、一般社会政策のうちで論ずべきだとの考え方のようです。

#### ④ 港の施設の設置計画

日本ではなにか計画をすると、それが公共事業の場合であってもなかなか思うようにいかない場合が多いのですが、たとえば道路の改修、港の改修にしましても土地、水面の権益の問題をうまく解決することが、仕事の最大要件となっています。ハンブルグの例ですが、港の拡張計画区域が発表され、その区域の土地は計画決定とともに法律で一切自由売買が禁止され、売渡先はハンブルグ市と定められ、しかも価格は現状のままの時価評価額ということで、わが国のようになにか計画がきまると、計画だけで地価が上ってしまうというようなことがないと聞いてつくづく羨しいと思いました。

一般にいて、公共投資的な投資が港に関する限り、経済ののびより先になされているのではないかと思います。

港の拡張計画についてみると、私の歩いた10港は、すべてが大きく変化しはじめていました。単なる海陸の接続点としての港は、物資の流通の場を一步脱して生産の場となり、消費の場と変化しているように思われます。また、どの港も大なり小なりの拡張計画を持っていますが、そのどれもが工場地帯を計画にとり入れていて、単なる商港としての計画に終わっておりません。内陸地帯での工場の立地条件が変化してきていて、現代工場の生産規模の異常なまでの膨張が、莫大な原材料を必要とし、その結果、必然的に輸送至便な海辺へと場所を求めてきたことは明白なことであります。そしてその輸送のほとんどが海運により、しかも船舶の巨大化に伴ってより深い水深を求め、同じ水運にしても運河沿岸より海辺へと推移してきています。

ロスアンゼルスは、ご存知のように同じ港域にロングビーチという石油の産地がありますが、同港の石油ふ頭はみな揚荷ふ頭で、しかもこの拡張を計画しているありさまです。拡張の余地のないロンドン、マルセイユを除いては、どの港も港を基にして、臨接地に膨大な工場地帯を造っています。そして、それが申しあわせたように石油化が主流となっていて、これに他の重工業がつづいているのです。

なかでも、すばらしく広い工場地帯を計画実施して、各国の資本が競って進出しているのがロッテルダムだと思います。現在までにできているところだけでも、1万5千エーカー以上あると思いますが、なお1万エーカー以上の造地を計画しています。これが完成した時のことを考えると、そのすばらしさと、わが国の石油産業に及ぼす影響とを深く考えずにはいられません。わが国ではさかんに工場の分散が叫ばれていますが、これは消費や輸送などいろいろな条件が伴うむづかしい問題ですから、単なるペーパープランではかたずかないでしょうし、よほどの決心と犠牲を覚悟しなければ生産施設の過密化は避けられないのではないのでしょうか。横浜港に限らず日本のどの港も、背後地の広さというものは、諸外国のそれと比較すると非常に小さなものです。それが扱う貨物量が背後地に比べて大きいというのは、単に今までの港の勢力圏の考え方で港を論ずる時代は過ぎたことを端的に物語っているのではないのでしょうか。現在計画されている港の規模は、大型タンカーはどこも19万トンが限度で、一般船については1万5千トン程度が中心になっているようです。

つぎに施設別に気のついた点をのべてみますと、まずエプロンの幅ですが、これもヨーロッパと米国では違っています。米国でも昔は、ふ頭は非常に幅の狭いものでしたが、最近造られたふ頭は15~20m、またはこれ以上あります。ヨーロッパでも、昔のものにくらべ最近のものは広くなってきています。これは荷役機械の発達のためだと思います。

上屋の大きさについては、次第に幅の広い、長いものに移ってきています。そして柱のないものが多くなっております。今までの上屋は、日本では保管のためか隔壁を造ったようですが、荷役機械とトラックの発達で隔壁のない幅の広いものがよいと考えます。水際線には私設ふ頭は別として、一般のところは倉庫がありません。港は荷さばき地で保管の場所ではないからでしょう。これを直ちに日本にあてはめるわけにはいかないかもしれませんが、少なくとも水際線<本船バース>は上屋優先が原則だと思います。

日本でもそうですが、欧米でも貨物の陸送の比重は鉄道からトラックへと推移していますし、この傾向はますます強くなると思います。各ふ頭に鉄道をすべて引きこむことは、将来大いに検討すべき事項の一つとなるでしょう。あるいはターミナルを作ってそこで荷役をするのも一つの方法かと思います。逆に大きなトラック・ターミナルおよびパーキングプレースが必要だと思いますので、十分検討したいものです。

構造に関しては、別にとりたてていうようなものではありません。前にものべたように、

応用技術については決して劣っていないと思います。しかし、せっかくこれまできた技術の基礎となり、また将来なっていく基礎の研究には力を注ぐべきだと思います。

港の内の配置計画については、その人、その国で一概にいけないと思います。しかし、歩いてみて感じることは、水面を大切に利用しており、やたらに安全第一で広い水面をとってないということは明らかです。

一言で日本の港の劣った点はといわれますと、荷の流れがギクシャクしてるということでしょう。これを滑らかな流れにのせるためにどうしたらよいかということが、今後の港湾の課題だと思います。

## ⑤ 各港の港湾施設

### <1> サンフランシスコ港

上屋をもったさん橋42<バース数にして85以上>、バース延長11.4マイル、上屋面積4,465,453平方フィート。最近のピアはNo.50で水際線の延長4,164フィート、現在港の両端に大きな敷地をもつふ頭を建設中で、発電所、ガスタンク等は新開地に近い方に集中しており、大きなサイロもやはり港の南側に多くあります。

### <2> ロスアンゼルス港

この港は平行岸壁の方式で湿地を埋立てて造ったもので、バース延長は13.52マイル、スーパー・タンカー・ターミナルに11バースのオイルバースがあり、石油の産地が同一港内にありながら、このバースがみな輸入バースであるのも特異な感じがします。シェッドの面積は4,356,038平方フィート。この港の拡張計画は、ターミナル・ディストリクト・アイランドと防波堤の間の広大な水域に考えられており、1970年までと、それ以後の計画とに分けていて、多分に工業港的な色彩をもっています。

### <3> ニューヨーク港

この港は、ニューヨーク・ベイとマンハッタンの両側、つまりハドソン河沿岸<イースト・リバーとノース・リバーの沿岸>とに分けて考えられます。普通は、

ア) スターテン・アイランド地区：フォーリン・トレード・ゾーンのあるところで、アッパーベイにあります。

イ) エリザベス・PAP地区：ニューワーク・ベイにある。(ポートオーソリティピアは以下PAPとする。)最近一部竣工して操業を開始しており、PAは残部の工事に力を注ぎ、Containerバースもこの部分にあります。

ウ) ブルックリンPAP地区：イーストリバーに面する<左岸>

エ) エリイェ・ベージンPAP地区：ベイブリッジ・チャンネルに面する。

ブルックリンMP地区 MP<市営ピア>

オ) エッジ・ウォーターMP地区：ノースリバーに湾する<右岸>

カ) ウィーハウケン MP 地区：ノースリバーに面する<右岸>

キ) ジャーシィシティ地区 }  
 ホーボウケン PAP 地区 } : ノースリバーに面する<右岸>

ク) ザ・トランスアトランティック・ターミナル MP 地区：ノースリバーに面する<左岸>

ケ) ザ・チェルシー・ピア：ノースリバーに面する<左岸>

コ) ノースリバー MP 地区：ノースリバーに面する<左岸>

サ) イーストリバー MP 地区：ノースリバーに面する<左岸>

シ) ブルックリン・ピイソソ地区：イーストリバーに面する<左岸>

以上の地帯からできており、それぞれの地帯が20~30のフィンガーピアを有している。

#### <4>ロンドン港

テムズ河沿岸の5つの大きなドックから成り立っています。ロンドンドックは別名ワインドックともいわれ、ドック敷地内には多量に輸出用ワインが保管されています。テルブリードックは最も下流にあり、大型船向きのもので、現在大型船向きの新しいロックおよびドックを建設中です。インディアナ・アンド・ミルウォール・ドックは、主として砂糖、ハードウッド・ライフルーツ、穀類、ハバーボード、缶詰類を扱っています。

ドック名	シルの深さ		岸壁延長	面積
	フィート	マイル		
ロンドン・アンド・セント・キャザリン	28		4	125 $\frac{1}{2}$
テイルヴリイ	45 $\frac{1}{2}$		4	725 $\frac{1}{2}$
インディアナ・アンド・ミルウォール	35		8	502
サアリー・コマーシャル	35 $\frac{1}{4}$		8 $\frac{3}{4}$	458 $\frac{1}{2}$
ロイヤル	45		11	1,056

#### <5>アントワープ港

Scheldt沿岸のバース	5.5 km
Dock //	59.1 km
inland wharf	6.6 km
計	60.3 km
上屋および保管庫	1,525,592 m <sup>2</sup>
オイルタンク	2,947,125 m <sup>3</sup>
岸壁上のクレーン	545 台
floating・grain・elevator	21 台

現在、1956年からの10ヶ年計画の拡張計画を施工していますが、これが完成しますとバース延長は80kmまで延び、また、すでに完成し世界最大と称する Zandvliet Lockは500m×57mで、水深は普通潮位18.48mの威容をほこっています。新しいドックの周囲は数百万坪の広さで、工場敷地として注目されています。タンカーとしては10万dw. tonまでを考



えてます。

#### <6>ロッテルダム港

バースの延長	24,580 m
このほか石油地帯のピア延長	9,250 m
ブイバース	72
上屋および保管庫	617,200 m <sup>2</sup>
特種保管庫	203,975 m <sup>2</sup>
オイルタンク	8,221,000 トン
gentry crane	397 台
bridge transport	30 基
floating Grain elevator	28 台

で、今さかんにユーロポートの急いでおり、すでにその一部はでき、スーパータンカーが横づけになっています。じつに広大な敷地で、一般商港地区に続いて、第1、第2、第3の石油基地があり、それに続いてユーロポートの一部としての石油基地並びに工場地帯ができています。なお、将来の拡張予定が1万エーカーもあり、タンカーとして10万トンまでを考えています。取扱貨物のうち、国内消費は5%ぐらい、残り95%が転送されていて、金貨物量の内70%はバージによる転送で、上屋を通るものは30%ぐらいです。

#### <7>アムステルダム港

この港の奥が有名な Ijssel lake で、現在、締切の堤防完成後さらに小さな締切をして干拓工事を行なっています。港はこの Ijssel lake<Zuiderzee>と北海との間にあって、港口からバースまでは長い運河でつながれています。現在港口の防波堤の拡張工事を行っており、港口防波堤完成後は大型タンカーの荷役を、この内側で行なうように計画しています。現在、運河は一方航路で、底幅 72m、上幅 100m ですが、1969年までには底幅 150m、上幅 300m となって、往復できるようになります。従来の港に引き続いて、港口側に切込式のベースンを造築中です。能力の概略な数字は次のようです。

バースの延長	22.7 km
inlandcraft に対するもの	16.1 km
ブイバース	50
シェッド	564,300 m <sup>2</sup>
上屋および保管庫	591,700 m <sup>2</sup> < 8割まで市有、保税でほとんどの目的が再輸出 >
grain elevator<能力 250~400 ton/時>	10 台
キークレーン	346 台

#### <8>ハンブルグ港

キー・バース延長 36.7kmで、37のベースンにこれらが造られ、内陸用の舟または小型船<船の平均トン数は約2千トン>のバース延長は 20.7kmで、23のベースンに造られて

います。このほかにこの港は奥地輸送の多いためドルフィンが多数にあり、ドルフィン・バースの延長が本船に対して20.4km、内航船に対して26.0kmあります。本船バースはドルフィンまで含めて320バースとっています。現在、臨接区域に新しいバースベースを建設中で、バース延長5.3km、ドルフィン・バース12~14kmという規模ですが、将来への拡張計画の土地は法的に確保されています。

上屋および倉庫	1,129,000 m <sup>2</sup>
このほか建設中のもの	12,100 m <sup>2</sup>
キークレーン	140 台
floating crane<220 ton 以上>	19 台
grain elevator	17 台

#### <9>マルセーユ港

一般の雑貨を扱っているのが、現在のマルセーユ港で、金属およびオイルを扱うのは港の西方の Golfe de Fos に通じる Etang de Berre の部分に大規模に構築されておりまして、将来はこの Golfe de Fos および Etang de Berre をかこむ一帯が大工場地帯になろうとしています。現在造られている地帯は Port de Lavera とっています。マルセーユ本港は、防波堤の港内側を肉づけしてけい留場として利用しています。

キーバース	104
防波堤裏のバース	54

防波堤とピアヘッドラインの間は、広いところで300m前後、スリップの幅は150m以下で、新しい施設のところで200m前後とじつに水面をよく利用しています。キークレーンも各バース<防波堤裏のバースにはない>に用意され、総数150基以上もあり、シェッドは各バースの背後にピア全長にわたる長大なものが多く、小型のものは少ししかありません。

#### <10>ジェノア港

バーの延長	約 17.5 km
シェッド<私有を含む>	424,533 yd <sup>2</sup>
キークレーン	176 基
hydraulic crane	65 台
タンカーバース	1,480 m

港の西側に拡張計画が決定され、近く着工の運びとなるようです。

<港湾局長>

#### 参 考

##### ① 最近の各港の取扱量<1962年 単位=ton>

サンフランシスコ	3,210,295
ロスアンゼルス	26,088,015
ニューヨーク	99,000,000
ロンドン	57,000,000
アントワープ	68,980,000

アントワープ	<41,500,000>
ロッテルダム	134,300,000
〃	<96,600,000>
アムステルダム	18,972,000
ハンブルグ	31,234,000
マルセーユ	27,500,000
ジェノア	28,060,000
横浜	35,590,000

注：< >内は内陸輸送を除くもの。

② 横浜港の各港に対する規模

バースの延長	7,538 m<45バース>
inland craft	20,627 内公共 9,680 m
私設バース	26バース<34 bon 以上>
合計	71 〃
ほかに、ブイバース	21 〃 <大型>

<これでもみても取扱量の比率からいかに港が酷使されているかがわかります。>