

植物検疫の現場から(7)

リ レ ー 随 筆

海上コンテナと植物検疫

朝9時、検査申請書のチェックを終え、事務所内に置かれたホワイトボード一杯に書かれた検査予定を見ながら、作業着にヘルメット、首にタオルを巻き、足元は安全靴姿の植物防疫官が、分厚い申請書を抱えて、それぞれの検査場所へ散っていく。それを過ぎると、さきほどの喧騒が嘘のように静まり、ガラんとした事務所に戻る。ここは神戸植物防疫所業務部国際第三課、神戸港にコンテナで輸入される植物類の検疫を担当している部署である。

昭和42年、神戸港摩耶埠頭に初めてコンテナ船が入港してから27年、神戸港は最新の荷役施設を持つ港として整備が現在でも進められており、コンテナ詰め植物類の輸入量は年々増加している。

六甲の山を崩し、神戸港に人工の島(ポートアイランド)が作られ、昭和49年にはコンテナ詰め植物類の検疫を専門に取り扱うポートアイランド出張所(現在の神戸植物防疫所業務部国際第三課)が開設された。

コンテナ輸送は、Door To Doorの輸送体系で梱包が簡略化され、荷傷みが少なく、荷役が短時間にできる大きなメリットがある。最近ではコンテナ専用船も大型化・高速化して、4万t級では20フィートコンテナ(約30m³)を4,000本近く積み込むことができる。運航スケジュールがはっきりと決まっており、入港と同時にコンテナの積み卸しを開始し、「あっ」という間に終わり、次の港へ出港していく。これほど多くのコンテナを迅速に積み卸しするには、専用の荷役設備と広大な埠頭が必要であり、コンテナ船が入る港には、高さ50m、アームの長さ45m、横に移動できる距離90m、吊り上げられる重量40tの巨大なガントリークレーンが設置されている。また、大きなコンテナを移動させるためのトランスレーナーやストラドルキャリアが広い埠頭を縦横に走り回り、周辺道路にはコンテナを引く大型トラックが溢れている。昔のように本船が荷役のため2~3日停泊するという、ゆっくりとした波止場の風景は見られなくなってしまった。また、コンテナの種類も多く、植物の種類や形態によっていろいろなタイプのコンテナを選ぶことができるようになってきている。例えば、生鮮野菜・果物・切花・球根類などは温度調節のできるリーファーコンテナ、穀類や豆類などはドライコンテナまたはバルクコンテナ、木材はフラットラックコンテナ等と使い分けられている。

輸入検査は、コンテナを卸したターミナル内の植物

防疫所が指定した場所で行っており、多くはコンテナヤード内にある。ヤード内は、前述のように荷役中の巨大な作業車が引切りなしに動き回っており、特にタイヤの直径1.4m、運転台の高さ8.6mもあるタカアシガニに似たストラドルキャリアが大きなコンテナを抱えながら、我が物顔で動いている様を見ると、恐怖すら覚える。このため、検査場所については関係者に対して十分な安全対策を講じるようお願いしている。しかし、このような作業車とのニアミスが起こらないとも限らないので、ヤード内を移動しながら検査している植物防疫官は自ら安全確保に気をつけている。

夏は炎天下、コンクリートからの輻射熱に頭をクラクラさせながら、また冬は寒風に曝され、かじかむ手に息をかけながらの検査は、実際体験した人でないと理解できないものである。

また、検査前にはコンテナ内のガスや酸欠の有無を確認することが不可欠になっている。コンテナ内の果物や野菜類は鮮度を保持するため窒素ガスが充填されていたり、植物の腐敗・発酵等により酸素欠乏状態になっていたことがある。害虫駆除のため、輸出前や海上輸送中にリン化水素や臭化メチルを使ってくん蒸されている事例もある。このようなことからコンテナのドアは簡単には開けられないのである。

コンテナ詰め植物から発見される病害虫の中には、ヒッチハイカーと呼ばれ、積地の内陸部でコンテナ内に紛れ込み、そのまま日本に運ばれ輸入検査時に発見されるものが多くある。この中にはジュウイチホシウリハムシやフラーバラゾウムシ等の重要害虫も含まれている。このため、コンテナ検疫では収容されている植物だけでなく、コンテナの外壁や内壁についても検査を実施しており、特に内壁検査用の懐中電灯は植物防疫官に必携の検査道具である。我々植物防疫官は流通関係者からはあまり歓迎されていないが、フィリピンから輸入された鑑賞用ヤシの箱に乾燥大麻20kg(末端価格1億円)が隠匿されていたのを発見し、税関から感謝状を貰った事例もある。

神戸国際第三課は、今日も海外から病害虫の侵入を防止するため喧騒のコンテナヤードで検査に明け暮れている。今後も海上貨物のコンテナ化は進み、ますます業務多忙になりそうである。

(神戸植物防疫所 小原 傳一)