

ある港運マンの生き方 (2)

～鹿児島現代港湾史：遠矢美幸氏のオーラルヒストリー～

山 本 裕¹
遠 矢 美 幸²

第4章 神原汽船との出会い

第1節 神原汽船・常石造船との関係構築

(1) 常石本社訪問

1990年に常石造船が志布志港若浜地区に約15,000坪の用地を取得して造船資材のブロック製造を行うとの話を聞き、東洋埠頭の脇本社長のコンネクションから常石造船の子会社である、常石ポートサービスの楠原社長を紹介頂き、遠矢は、広島県沼隈郡沼隈町常石（現福山市）に関連業務獲得のため東洋埠頭本社営業開発部の末安次長と訪問した。

その折に神原汽船の方々も紹介され、東南アジアとの定期コンテナ航路の構想があると話を聞いた。神原汽船の神原社長（現代表）が志布志港の貨物について質問され、配合飼料の原料や台湾の稲わら、中国の羊草等、家畜の餌が主体であると説明した。それと先述した東洋埠頭が取り扱っていた東南アジアからのオーツタイヤ向けの伊藤忠商事扱いの生ゴムが船社の都合で休止している話をしたところ、社長は関心を示され、定期船部門の方々を呼び、この件に関して調査するように指示をされた。

神原汽船は南洋航路のコンテナ定期航路の運航休止を検討中であった。代わりに日本と東南アジアとの定期コンテナ航路が希望で、日本のメインポートを外した地方港を定期コンテナ航路（神原社長の言葉では「裏航路」）就航の調査中と聞き、当該貨物を含め志布志港もその中の一つにと申し出た。その時のメンバーは、小森部長、丸谷部長、黒田課長、宮崎課長、小田課長その他神原汽船定期船部門の方々であった。

1 本学大学院地域創生研究科教授。yamamoto@sun.ac.jp

2 (株)鹿児島商運組顧問。tohya@k-shoun.co.jp

神原社長の指示で、定期船部門の方々が志布志港と東南アジアの生ゴムの状況を視察され、輸入者の伊藤忠商事の物資部、物流部との協議も行い、色々と検討を行ったが、諸事情で時期を待つとの結論となった。しかし、その後遠矢は東京出張の折には神原汽船東京本社を訪問、関西出張の時は福山の事務所の訪問し機会を待っていた。

（2）コンテナ航路開設への序曲

1994年8月初旬に常石ポートサービスの楠原社長から電話があり、神原汽船が中国コンテナ航路を開始する準備を始め、月末に会議がある旨連絡を貰った。内容は、10月に神原汽船と中国の民生輪船が合弁でサービスを開始する。広島県松永港（尾道糸崎港）を起点として上海との定期コンテナ航路を始めるとの話であった。楠原社長に志布志寄港のお願いに行くために、丸谷部長にアポイント取って貰い、航路の概要の説明を受け、南九州地区の中国貨物の状況を説明して志布志寄港の可能性を探った。丸谷部長の話では、神原汽船としてすでに開始は決定し、航路は上海～松永直行便で170TEU³積み本船（“アーキス・スカイ”）で始めるが、具体的な話はこれからとのことだった。松永港からの貨物の状況把握は今一つで、合弁相手の民生輪船も調査中であり、志布志寄港については具体的な貨物のリサーチをして、再度話をしようとの時は引き下がった。

この話を持ち帰り、東洋埠頭の清水部長に神原汽船として志布志寄港を考えているので、当社としても具体的な貨物リサーチに動くべきであると進言した。早速、部下の天水君を鹿児島市内の台湾雑貨の荷主やジェットロ会員を訪問させ、中国上海航路可能性をリサーチさせたところ、結構な反応が得られ、今後の展望につながった。この航路については、神原汽船は9月から予定通り、民生神原国際海運有限公司（以下、民生神原）として、上海～松永間のコンテナ航路の運航が始まった。

（3）阪神淡路大震災と寄港計画の延期

1995年早々に神原汽船より寄港の打診があり、神原汽船の定期部門の黒田課長が1月12日に鹿児島に赴くとの連絡が入り、鹿児島県庁とそれまで集荷活動をして理解を示された(株)海外技協の西窪社長、その他の荷主にアポイントを取り寄港概要の説明をして協力をお願いした。午前中に私と清水部長の2人で鹿児島空港へ神原汽船の黒田課長をピックアップに行き、その足で鹿児島県庁の交通政策課へ迫田課長

3 20フィートコンテナ換算。

と庭田主幹を訪ねて、松永～上海航路の説明と今後の航路計画を説明し、早ければ2月中旬の志布志寄港を計画していると述べると、迫田課長、庭田主幹のお二人は、それは良いことだ、寄港開始が決まったら、再度県庁へ報告をして欲しいと言われた。

同じくして、鹿児島商工会議所が鹿児島県と志布志町を巻き込み、上海フェリーの寄港誘致で大騒動の最中であった。県庁の土木部及び交通政策課としてはコンテナ船寄港の話はウエルカムである、しかし、上海フェリー誘致とダブルなので、現状では公にはせず、決まってからの対応としたいとのことであった。県庁内部としては、上海フェリーは人流、神原汽船は貨物（物流）の誘致と区分けして整理をしたようである。昼食を取りながら、関係荷主への訪問予定を立てていた時、神原汽船本社の丸谷部長から黒田課長へ「志布志寄港の話は少し待て、取敢えず検討中との話にしておけ」との連絡が入り、各荷主への説明は寄港計画だけにとどまった。

この判断は結果的に正解であった。翌週1月17日の未明に起きた阪神淡路大震災で、神戸港の閉鎖で福山港へ緊急避難的な貨物の取り扱いで急に増加し、志布志寄港どころではない状況であった。

余談であるが、この航路の実現のため、色々のご尽力して貰った黒田課長と遠矢たちの慰労として、鹿児島の天文館での3人で盛大に祝杯を計画していたが、丸谷部長の「取敢えず検討中」で棚上げとなってしまい残念だった。

第2節 民生神原国際海運有限公司の寄港開始

（1）初寄港 YU-MEN号

紆余曲折があったが95年3月初旬に隔週で志布志寄港をはじめると神原汽船の小森部長（現グローバル・ジャパン会長）より連絡があり、寄港条件として航海ごとに実入り15TEUのギャランティー（最低貨物補償）の要求があった。事前の話合いでは10TEUであったが、寄港開始が先決で、清水部長と10TEUも15TEUもたいして変わらない、大した損失にもならないだろう、また、それなりに貨物は来るだろうと甘く考えていたが後に大変なことになった。

4月第2週の火曜日から寄港が決定し東洋埠頭本社、鹿児島県庁、志布志町役場へ報告、営業していた各荷主にも連絡を行い、貨物の積み依頼を掛けた。また同じタイミングで、上海フェリーの寄港も実現した。コンテナ定期航路（神原汽船）については、94年の8月からの話であったが、実際は95年1月の決定事項であり、鹿児島県土木部港湾商工課の協力による書面による寄港要請書だけで、諸々の段取りは全て東洋埠頭だけで行い細々とした開始となった。

誘致に成功した民生神原の本船、第一船YU-MEN号が入港して、実入り8TEU、空コンテナ7TEUの揚げ荷役をした。この時の入港レセプションは県庁にも相談したが、上海フェリーが大々的に行うので、内々にひっそりとすることに決めていた。しかし、前々日に志布志町役場より「吉村町長と関係者が船長と船社に花束贈呈をしたい」旨の申し出があった。急遽、神原汽船の小森部長に連絡したら、関係者は全員出張で当日は不在との返事であったが、東洋埠頭としても何とか格好を付けたかったので、この寄港に貢献していただいた常石ポートサービスの楠原社長に来て頂くことになった。当日は若浜4号岸壁YU-MEN号船側で志布志町長の吉村町長が楠原社長に、ミス志布志が船長に花束と記念品を贈呈し、吉村町長の歓迎挨拶、楠原社長のお礼の挨拶と続いた。

（2）航路維持の難しさ

同航路の寄港にあたり神原汽船と東洋埠頭との15TEUのギャランティーを行い開始したが、思ったほどの数量が伸びず、同年9月までは一航海あたり10TEU前後の鳴かず飛ばずで15TEUをクリア出来ず、苦慮の寄港が続き民生神原汽船への支払いだけが増加する結果となった。8月末で民生神原汽船への支払いが毎月約40～70万円、5ヶ月で300万円超となった。清水部長よりこの支払いが続くと本社からクレームが入りそうだと告げられ、9月の取扱数量次第で航路存続について結論を出そうと相談し、寄港断念の方向に動き始めた。

その矢先9月中旬になって、遠矢旧知の友人である海外技協の西窪社長より、10月から民生神原汽船で上海～志布志で葛根を毎航海10～20FEU⁴船積みしたいとの連絡が入った。また、同じくして鹿児島島の輸出入商社の久栄物産（株）の武元常務からも葛澱粉加工業者、廣八堂に志布志揚げを提案した分が、毎航海10～20FEU他船社からの変更が出来ると連絡が入り、合わせて20～40FEU（40～80TEU）が確約され、急遽、断念する結論を先延ばしにした。さらに、上海の神原汽船（民生神原）から、翌年2月頃まで毎航海20～40FEUで葛根（葛澱粉の原料）の成約がなると連絡が入った。これでようやく神原汽船とのギャランティーの15TEUが確保できるようになった。

貨物の葛根についてはこれまで、海外技協が大阪揚げで輸入して、大崎町の都食品に、フェリー“さんふらわあ”を利用し、毎年秋口から翌年春まで納入された分で、東洋埠頭が大阪からのコンテナドレーを取り扱っていた。また、別の久栄物産

4 40フィートコンテナ換算。

と廣八堂の貨物は博多港からドレー（陸送）で輸入していたが、久栄物産の武元常務に民生神原を利用して直接志布志向けにして貰うようお願いしていたものである。他には阿久根の上野食品（株）の水煮の筍が毎航海5 TEU、川辺町の匠仏壇の仏具2 TEUを民生神原にシフトして貰った。11月に入り、貨物も順調に伸びて来たので、この現状を清水部長と鹿児島県庁に出向き報告したところ、県庁港湾商工課でバックアップして頂いた担当の庭田主幹、迫田課長より、鹿児島県庁土木部長名で尽力のお礼とお祝いの言葉を頂いた。

第5章 大型荷役機材の新規導入

第1節 県所有の多目的クレーンと野積み場の利用

（1）多目的クレーンの活用

当時の志布志港はテクノスーパーライナー誘致用に多目的クレーンが外航区第二突堤に設置されていたが、使用料が高く15TEUぐらいのコンテナ荷役では採算が取れるような金額ではなく荷役は全て本船クレーンで若浜地区の在来岸壁で行っていた。また、日通も南泰国際海運の船を荷役していたが、同じ理由で、第一突堤で当社と同様本船クレーンで行っていた。1996年に鹿児島県のテクノスーパーの誘致が先細りとなり、多目的クレーンは使用目的を失ってしまった。そこで鹿児島県から、順調に動き出した東洋埠頭（神原汽船）、日通（南泰国際）の両社の志布志支店に使用要請の申し出が正式にあった。両社で協議し、使用料の大幅削減（提示価格半額）と、背後地の指定保税地域の申請及び使用許可を条件としたところ、県としても今後の状況からコンテナ貨物の増加が見込まれる、また多目的クレーンについては、宝の持ち腐れ状態になると判断されて、両社の申し出をほぼ受入承諾すると回答を得て両社で使用をすることとなった。

（2）保税地域の指定

テクノスーパー構想が中止となり、跡地活用の方法としてコンテナ船専用岸壁構想が動き出し、併せて税関指定積卸岸壁・交通岸壁を国指定の指定保税地域とする動きが出た。これで志布志港外航区第二突堤のD岸壁が正式にコンテナ船専用の荷降し岸壁となった。ただ、指定保税地域にする申請は税関ではなく本庁（大蔵省）への申請と各関係機関の協力も必要で、さらに、その他機関への公聴会等があった。その間、一時的に荷捌き貨物（コンテナ）の置場が他所蔵置のため、コンテナの指定仮置き場（荷捌き場）の申請を進めた。翌97年秋に、志布志港外航区第二突

堤D岸壁を含め背後地（荷捌き場）を外国貿易コンテナ専用蔵置場として指定保税地域への許可が下りた。県の理由付けは東洋埠頭（神原汽船）と日通（南泰国際）のコンテナ貨物の増加見込みでコンテナの蔵置場所が急務としたようであった。

第2節 フィンランド製荷役機材の導入

（1）リーチスタッカー

神原汽船のコンテナ置場（入出荷作業）としては、若浜の社有地（11号倉庫前）を保税蔵置場の許可を取り、自社CYとしてトラッククレーンを使って積み降し作業をしていた。95年の初冬から輸入も順調になってきたので、東洋埠頭本社へコンテナ荷捌用のリーチスタッカー購入の事業費申請を行う事とした。これにもエピソードがあり、本社としては、日通志布志が保有している24tフォークリフトか42tトップリフター、またはストラドルキャリアを検討するはずだったが、40Fコンテナも扱えて、自社倉庫前でも荷役できる機材でなければならなかった。24tフォークリフトでは20Fコンテナしか扱えない、42tトップリフターとストラドルキャリアはコンテナ荷役岸壁（公共埠頭）限定の作業車両である問題に直面した。

当時の志布志では、岸壁から自社倉庫前まで移動可能な機材でないと、荷役岸壁は若浜4号岸壁で専用岸壁ではなかったため、荷役後はコンテナを岸壁から自社倉庫前保税蔵置場（野積場）に移動が必要であった。この荷役機材については、伊藤忠商事の運輸部で中国のデポで稼働しているリーチスタッカーの写真を見て、この機材なら我々の田舎のヤードの併設がない、岸壁だけの港でも使えると思っていた。この時の話では、リーチスタッカーが稼働している場所は上海デポとの事であった。たまたま、95年夏に遠矢が中国貨物集荷業務のため上海へ出張した時、伊藤忠商事の紹介で上海のコンテナデポに訪問し、稼働中の車両を見学し、この車両であれば現状の志布志でも使えると確信した。昼休みに試乗をお願いしたところ、快く受けていただき、直近に導入した空コンテナ専用の車両に試乗させてもらい、運転の指導もしてもらった。指導してくれるオペレーターからは「お前は上手い、乗ったことがあるのか」と言われた記憶がある。

遠矢はフォークリフト、ショベルローダーの免許は持っており常時乗っていたので、問題はなかった。通常のフォークリフト（トップリフター）に比べ小回りが利くし港内移動もクレーンのブーム部分を納めれば高さが4m弱ぐらいで移動には問題はない、一時間ほどの試乗であったが自分でも動かせる、場合によっては車両特殊ナンバーも取れて港頭地区だけでも移動走行は可能だと思い志布志港に導入する機材はこれだと確信した。

（2）導入までのプロセス

上海のCYはストラドルキャリアからRTG⁵への変更の時期であったが、志布志港も将来、物量が増えたら次はこれだと思った。帰国後、東京本社との攻防が始まった。最初24tフォークでの荷捌きは出来ないかと言われたが、40Fが多いので40Fの荷役が出来る機材でないと将来的に難しいとの回答したところ、再度検討となった。そこで、リーチスタッカーの購入を提案したところ、当該機材は日本での購入業者（当時はJR東日本2台）の実績が少なく、価格がメーカー提示6千万円もすることから、トップリフター（45tフォーク）が良いのではとの回答だった。営業と東京本社に購入のお願いに赴き、企画担当役員の木戸部長にお願いしたところ、価格的にトップリフター（45tフォークリフト式）より安値であれば、考慮するとの話が出て、具体的な金額は総額5千万円（志布志港渡し）以内であった。

この話を伊藤忠商事の担当の小林課長に相談したところ、計画していたフィンランド製（カルマー社：Kalmer）の車両は5千万円を超えるが、イタリア製（ランボルギーニ社）であれば4,500万円ぐらいで輸入出来ると翌日書面で回答を得た。東京本社に持ち帰り、再度木戸企画部長へ提出すると、後日企画部からの回答は、東洋埠頭として輸入実績のない車両・機材は認めたくないとの話であったが、志布志支店の状況と、値段の提示を企画部長が行った手前引込みが付かなくなったようである。その後東京本社内で再検討され、少し高いが輸入実績のあるフィンランド製のリーチスタッカーを導入することになり、伊藤忠商事機材部よりカルマー・ジャパンが納入することになった。後にカルマー・ジャパンは解散したので、次の導入車両リーチスタッカー（2号機）はスウェーデン商社のガデリウス・ジャパンから同機種の改良型を1998年に購入した。

第6章 コンテナ航路の拡充期をむかえて

第1節 中国航路定期就航のバトル

（1）民生神原のコンテナ取扱の推移と航路改編

民生神原汽船は、1995年4月に隔週で開始し、10月に当初予定の航海当たり15TEUをクリアし、その後は30～50TEUで推移するようになった。翌年春の航路再編に週1回の定期就航（ウィーリーサービス）となり、実入りコンテナの扱い数量は毎週の寄港となってからも30～50TEUで推移するようになっていた。その後の

5 Rubber Tired Gantry crane.トランステナーの呼称。

民生神原汽船は、上海～寧波～瀬戸内～志布志の華中航路に、青島～大連～上海～瀬戸内の華北航路が追加された。その他に新規航路として富山～新潟～苫小牧（後に小樽に変更）～上海～大連の日本海航路の計画もされ、神原代表の当初の計画の通り寄港計画は着々と進み始めていたのである。

また、志布志港に大連港から在来船で500トン単位の中国牧草（羊草）が輸入されており、これをコンテナ貨物に替えられないかと、神原汽船に新規貨物として相談した。神原汽船には、将来は華北航路の志布志港寄港も検討の余地があると判断をしてもらい、荷主へのアプローチを開始した。荷主からは博多、門司にはコンテナで輸入しているので、運賃が合えば問題はないとの回答を得て、神原汽船の小森部長に相談をした。運賃の差は大きかったが、久栄物産の武元常務にお願いして、神原汽船まで出向いてもらい寄港の交渉を行った結果、取敢えずトライアルを行ってみることとなった。航路としては、華北～瀬戸内便で大連から上海に輸送し、華中便の寧波～上海～志布志～瀬戸内航路へ上海でトランシップ（積替え）することにした。この貨物は結構な数量があり、5 FEUがワン・ロット⁶で、一船で2～3ロット（10～15FEU）あり安定した定期貨物となった。

（2）中国産稲わらの解禁

禁輸が続いた口蹄疫発生地域である中国産稲わらの輸入については、1997年秋ごろ解禁の話が出てきた。中国牧草（羊草）を上海トランシップで行っていたが、稲わらが解禁となれば船積み数量も増えるので、現状のサービスでは賄い切れなくなるため、本船の航路改編を申し出で、中国・大連に出張して稲わらの現状について調査を行うことにした。現地を訪問した結果は、解禁の話は着々と進んでおり、輸出の為の検疫消毒の設備を建設し、日本側（農水省の植物検疫）の許可連絡を待つ段階に入っていた。実際には同年の初冬に解禁となり、本格的な輸入が再開され神原汽船で対応をする事にした。

神原汽船は大連事務所を設け、貨物の数量の今後の増加に期待を掛け、航路改編を図り、3隻体制でのたすき掛けサービスを考え、寧波～上海～瀬戸内～志布志（華中航路）と新港（天津）～青島～大連～瀬戸内～志布志（華北航路）を定着させることにした。その後、華北航路の一航海の輸入も100～150TEU（30～50FEU）と順調に増加した。

⁶ ロットとは最小の輸送単位。牧草は10FEU、20FEUなどで輸入契約が結ばれることが多い。

（3）ライバル現れる

稲わらだけでも週30～50FEU、その他貨物と合わせると200TEUを超えるようになった。日通扱いの南泰国際ラインとの2社航路体制のコンテナ貨物も増加したため、外航区第2突堤では鹿児島県の多目的クレーンの使用も始まった。ところが、翌98年の初夏に、中国産稲わらの入着数量に着目したチャイナ SHIPPING (China Shipping)⁷が志布志寄港を検討しているとの噂を聞き、確認したところ鹿児島県の(株)共進組が元請け、日通志布志支店が下請けで青島～大連～神戸の既存航路の途中に志布志寄港を行うとのことであった。同航路は9月中旬から始まり、チャイナ SHIPPINGの目的は、神戸への空コンテナのポジショニング(回送)であったようであるが、その他の貨物も期待していた。しかし、民生神原とバトルとなった結果、思ふほどの集荷が見込めず5航海で取りやめてしまった。ちょうど当時、KMTC(韓国・高麗海運)も全国の地方港での寄港開始のため日本港運協会に事前協議を提出し、志布志港を含めた各港の承認申請を日本通運を元請とした。

第2節 愛媛オーシャンライン寄港までのいきさつ

（1）愛媛オーシャンライン/OOCLの誘致

OOCL (Orient Overseas Container Lines (香港))⁸の寄港の開始については97年末に東洋トランス岩橋社長(東洋埠頭志布志支店の2代目支店長)から同社の大西会長を紹介された。大西会長は名古屋の名港海運の常務取締役された方で、退任後、東洋トランスが海上及び航空貨物物流のエキスパートとして指導を受けるため雇い入れた方である。ご本人は自他共に認める物流の猛者であった。付き合いの中でOOCLジャパンの錢社長と懇意にされており、岩橋社長が志布志寄港の話がされ、大西会長から錢社長に志布志寄港の話を持ち掛けて貰った。

OOCLは愛媛オーシャンラインとのジョイントのITXサービスでは広島のマツダ株式会社のノックダウン貨物の海南島(中国)への輸送がおもで、広島を起点に航路を展開していた。航路としては、瀬戸内(松山、広島、水島)～細島～高雄～海南島～高雄～瀬戸内の週一便寄港の定期航路を3隻で行っていた。この航路の問題は、海南島への輸出が毎航海広島港から150FEUあり、空コンテナ供給に苦慮していることで、その話が錢社長から大西会長にあった。

岩橋社長が遠矢と豊洲支店の清水次長(前志布志支店次長)にこの話をされ、志布志港はこの航路上にあるため、どうか方法は無いかと問われたのである。以前

7 中国海運集団総公司(上海市)。

8 その後COSCO(コスコ)が吸収合併。

の“さんふらわあ”の大阪便のアイデア（オーツタイヤ北米向け貨物）を当該航路に置き換えれば不可能ではないと話し、大西会長からこのアイデアを錢社長に話をして貰い、東洋埠頭も具体的に考えてみようと言う事になった。早速、錢社長からOOCL広島営業所の藤江所長（現OOCL日本代表）がこのプロジェクトチームのチーム長であり、志布志寄港を進めて欲しいと紹介して貰った。志布志に持ち帰りこの件にふさわしい貨物考え、まずは北米の牧草、豪州の牧草、ニュージーランド（NZ）のミートボンミールの輸入状況の調査を行い、清水次長と打合わせを何度となく行った。

（2）愛媛オーシャンライン寄港への段取り

遠矢は会社には北九州の営業活動と神原汽船との打合せと称し志布志から、清水次長は東京から東洋トランスの営業を兼ねて広島駅で落合い、秘密裏に藤江所長と打合せを重ねた。この件については、東洋埠頭本社では時期尚早と判断されたので、本社と志布志支店へは岩橋社長と大西会長のみで報告し助言を仰いでいた。藤江所長の話では、マツダの海南島向けの自動車のノックダウン輸送は全て40Fで、この40F空コンテナ供給が目先の問題であり、現在の日本の寄港地では供給できないので高雄（台湾）からポジショニングを行っているが、他に良い方法がないかとのことだった。そこで話をしたのが、大阪シフトの話で、志布志港は基本的に配合飼料コンビナートの港で、輸入貨物の大多数は家畜の餌の原料を扱っている。97年から始まった中国産稲わらの輸入は神原汽船で開始され、輸入牧草の話も神原汽船と大手のCOSCOが上海トランシップで模索したが中国の国策上難しいとの結論であった。

北米、豪州産の牧草類は当時博多港揚げと神戸・大阪港揚げが主流で、これを志布志港に直接シフト出来れば輸入牧草類の南九州向けは月間1,000FEU以上は確実にあり、輸出用の40Fコンテナの供給は可能である。また、飼料原料でタンパク源として豪州、NZ産のミートボンミールを月間2,000～3,000トン（100～150TEU）輸入しており、これもターゲットになると藤江所長に進言し、志布志寄港の実質的な調査を開始した。

（3）OOCLの内航フィーダー船寄港開始

99年春に藤江氏はITX担当部長として神戸支店へ赴任され、志布志向けの貨物を捜した。豪州・NZ産ミートボンミール（月間輸入数量2,000～3,000 t）は神戸港からはコンテナごとフェリーで輸送、博多港揚げはバン出し（コンテナからの搬

出）後、トラック輸送で志布志及び鹿児島島の指定倉庫（鹿児島帝国倉庫と上組）に倉入・保管し、その後解袋してダンプカーで各配合飼料工場へ納入することが判った。この貨物の輸入者は遠矢の良く知る商社（三菱商事）と問屋（杉原産業）で、2社の担当者へこのアイデア話したところ、計画に乗るので実現出来るように依頼された。多分この話はその他の商社も乗るだろうと言われた。輸入業者としては神戸B/Lを志布志B/Lに変更するだけで、毎週潤沢に供給出来るし、国内輸送が無くなる分安く上がるはずで、協力を得るのは難しくなかった。

この件で神戸のOOCLの事務所まで打ち合わせをしていた時、同じくこの貨物の水島港揚げを捜していた時、上組水島支店の深江支店長（現上組社長）からも同様な話で電話が入った。この時、深江支店長より、上組は志布志にも店があるので遣らせてほしいとあったが、藤江部長は、志布志はこの件を考えた東洋埠頭の人があるので水島だけにして欲しいと回答をされたと聞いている。

藤江部長の考えでは、これを志布志港ITXサービス本船寄港の前段として、神戸寄港のOOCL本船より志布志までは内航フィーダーで輸送すれば、その他荷主にもアピールとなる。東洋埠頭が営業を掛けるにしても、荷主への説明もしやすいので賛成した。内航フィーダー開始の実現は問題なく進み、OOCLスタッフの協力を得て同年7月からウィークリー・サービスで日本興運のコンテナ船ニココー6号（499G/T）のトライアルを開始した。オペレーター（運航事業者）も日本興運であった。

輸送貨物はおもに豪州、NZ産の輸入ミートボンミールで、毎週25～50TEUの輸入が確実となった。そこで、当初の目的である40フィートコンテナの輸入（輸入牧草）の営業を開始した。これも遠矢の知人である名古屋（海津資材）、関西（藤井商店）、福岡（内田食品産業）の牧草輸入業者と粗飼料問屋に、東洋埠頭とOOCLとの志布志寄港のプロジェクトであり、最終的には北米、豪州からの基幹航路本船の貨物を高雄（台湾）で積替え、ITXサービスで直接志布志港に揚げるのが目的である旨の説明を行った。コンテナが外貨のまま直接志布志港に揚がり、輸入通関後、直接農家への配達も可能とのメリット強調をして、具体的な数字で本船運賃、博多からの牧場へのドレー料金（13万円）と志布志から牧場へのドレー料金（5万円）の比較を提示してお願いしたところ、各荷主からトライアルを行ってみようと言ってもらった。

本船運賃も神戸、博多よりチョットだけ高いが、現状のトラック輸送（博多～南九州）より安くなり、志布志港の港頭地区の倉庫保管と小配送可能のメリットを示した。8月初旬から北米の牧草のニュークロップの輸入が始まりだし、各牧草輸入

業者が志布志揚げのトライアルを開始して順調に輸入が始まった。9月になって神戸からのフィーダー船ニッコー6号も満船状態が続き、当初の目的のITXライン航路の志布志本船寄港の計画を藤江部長へ願い出た。また、神原汽船に於いては、97年から始まった大連の中国産稲わらの輸入が順調に増え、その他の飼料原料も志布志港揚げが増え、近隣の餌問屋からも北米、豪州産の輸入牧草の志布志港への直輸入の要望も出始め、全農及び他大手輸入商社も考慮し始めるようになった。

第7章 大手船社の寄港開始が続く

第1節 愛媛オーシャンライン/OOCL寄港に向けて

(1) 寄港への課題

9月中旬に藤江部長から志布志寄港のOOCL本社（香港）の了解が取れたと連絡があり、11月初旬の発寄港に向けて話合いが始まった。航路としては愛媛オーシャンライン（Iライン）とOOCLのジョイントサービスであるITXサービスに志布志港を追加寄港し、海南島～高雄～志布志～細島～松山～広島～高雄～海南島に決まった。Iラインとは、寄港地の荷役元請業者（一宮運輸、日本通運、八興運輸、上組、マロックス等）とOOCLジャパンが株主となり、船舶運航はOOCLが、積み付けなどのオペレーションは愛媛オーシャンの松山本社で行っている船会社であった（その後、オペレーションもOOCLに移行）。

ITXサービスの志布志寄港にあたっては八興運輸（宮崎県細島市）より、志布志営業所があるので、八興運輸が元請、東洋埠頭は下請けで作業とオペレーションを行うのが道筋ではと意見が出て来た。東洋埠頭の清水次長は、それでも東洋埠頭がコンテナ船の荷役とその他の業務を出来るのであれば問題ないとの考えであったが、遠矢は、この寄港開設については色々なアイデアを出し、荷主やOOCL、藤江部長との協力と努力によって実った航路なので、東洋埠頭単独でないとやる意味がないと清水次長と藤江部長に進言した。

当初の内航フィーダー航路は、あくまでもOOCL神戸支店の藤江担当部長が独断専行で東洋埠頭の志布志支店とは覚書で行ったので、Iラインの了解は取っていなかった。この問題については、藤江部長と愛媛オーシャンラインの旭岡専務が話し合い、八興運輸の川野部長の了解を取り付け解決に至った。

余談として、遠矢は八興運輸の川野部長とは鹿児島時代に新屋敷海運と志布志で始めた韓国航路で協力と競争を行った中で、お互いによく知った手ごわい相手でもあった。

このような問題もあったが、東洋埠頭の志布志支店が単独で船舶代理店及び荷役元請業者となることで納まった。9月末には高雄ハブの航路が決定して、志布志港は目的の広島港への空コンテナ供給基地として始動を開始し、北米産と豪州産乾牧草についても全農をはじめ大手輸入商社へ一層の営業攻勢をかけた。しかし、地方港へのシフトは簡単ではなく、ITXの他港での航路開設当時の厳しい時代を知る人もいて、地方港への貨物のシフトには二の足を踏み、北米、豪州の輸出業者にしても日本での志布志港の認知度が乏しく、航路の継続にも不安を抱かれ、2～3ヶ月様子を見てからとの回答が多かった⁹。

そこで寄港開始に合わせ、これまでの神戸フィーダーで利用して貰っている客先にシフトの要請を行って回った。神戸で植物検疫や動物検疫、税関検査を行ったあと積替えた貨物は、台湾の高雄港でトランシップすることによって志布志への直接貿易となり、全体のリードタイムも短めで、志布志CYでのフリータイムも利用でき、さらに通関後の手続きも早くなると言って営業を掛けたものである。

（2）OOCL HIROSHIMAの初寄港

鹿児島県土木部、志布志町（志布志ポートセールス協議会）が音頭を取り、初寄港のセレモニーを計画した。OOCLと東洋埠頭はセレモニー後の祝賀会（昼食会）を志布志湾大黒リゾートホテルの大広間借りて行おうとしていたが、前日の情報で本船入港が昼前に遅れ、急遽祝賀会を入港前の午前10時開演に変更した。祝賀会が開始され11時頃に本船が枇榔島沖に姿を表し、OOCLの錢社長が本船の“OOCL HIROSHIMA”を紹介、集荷協力をお願いした。祝賀会を12時前で切り上げ、13時から本船接岸場所でセレモニー行う旨の案内をし、13時から鹿児島県土木部の迫田部長、志布志町の吉村町長、OOCLジャパンの錢社長、東洋埠頭（株）志布志支店の立野支店長がテープカットの後に、本船荷役を開始した。

揚げ荷は40フィート32本、20フィート20本の合計84TEU。“OOCL HIROSHIMA”の志布志港入港時間（ファーストライン）は1999年（平成11年）11月11日11時11分で、志布志港外航区第二突堤A岸壁に着岸した。今でも藤江氏との話で

⁹ 北米やカナダからの牧草の輸入は一部の有力な専門商社（藤井商店や西日本カワヨなど）のFOB契約を除いて、食糧大手の現カーギルなどがCIF契約で船社から、かなり大きなMQC（Minimum Quantity Commitment：最低積み補償）を武器にJapan Base Ports（JBP）向けに低廉な運賃を引き出していた。そのコントラクトに地方港の志布志を設定することじたい難しく、さらに、プライシング（船社の運賃部門）は他のコントラクトに影響しないよう、JBPに比べ地方港にはかなりのアドオン（追加運賃）を乗せざるを得なかったのが当時の状況である。その意味でCIF貨物の本格的開拓は北米に営業に基盤をもつ米船社のAPLの志布志寄港を待つことになる。

11が5回続く縁起の良い日であった。藤江氏は香港本社に対して志布志寄港に際して実入りベースで70TEUの揚げ積のギャランティーをしていたと聞いたが、その後毎週80～100TEUの実入り輸入が続き、翌年になると全農を含め各大手商社貨物が利用するようになり、その問題は早々に解消されたと聞いた。

（3）取り扱いコンテナの増大

志布志港の輸入貨物の取扱は増加し、広島港への空コンテナポジニングは順調に推移した。話は前後し、2001年初冬には貨物が多すぎて高雄のヤードに積み残しが発生、350TEU積みの本船では賄いきれなくなり、臨時船（ワールド・D：750TEU）を仕立てた。この時の本船は高雄出港のドラフト（船足）が9～10mと連絡がはいり、接岸岸壁第2突堤Bの水深マイナス（－）8.5mしかなく、本船に対して入港前に表艦ドラフト平均を8mに抑えるよう伝えた。当日は大潮であったので、満潮の2時間前に着岸時間を調整して志布志港第2突堤B岸壁に接岸させ、社内の代理店担当者と作業担当者に事情を話して、入港接岸と同時に荷役を開始し、満潮時には本船のドラフトが8mを切るようになって安心した。輸入貨物（牧草類）は、空コンテナがCY置場からオーバーフローして、競合船社ではあるが同じ東洋埠頭扱いの民生神原の上海便に積み込み、空コンテナを3～4航海分上海へ回送したこともあった。

志布志港指定保税地域は、A岸壁のエプロンと背後地の舗装周辺で、実入りコンテナ置場が狭くなり、東洋埠頭（OOCL、民生神原）、日本通運（台湾船社のヤンミン）はともに置場に苦慮していた。日本通運は取敢えず第一突堤の自社置場（保税地域）に蔵置していたが、空コンテナは未舗装部分に蔵置するしかなかった。鹿児島県にも事情を説明し、東洋埠頭と日本通運でヤード拡張をお願いしたが、背後地はテトラポットの製造現場で、代替地を考えはするが予算の関係もあってすぐには対応出来ないとの回答であった。

OOCLの寄港に伴い、志布志港第二突堤のコンテナ置場が手狭になる予測をし、東洋埠頭の立野志布志支店長に、自社ヤードの建設を進言して、本社の許可が出た翌年4月に自社土地（現在の17,18号倉庫）約3000坪の私設コンテナヤードを建設することとなった。さらに、税関上の保税蔵置場、植物検疫所の指定検査場所、燻蒸場所、動物検疫所の指定検査場所の許可を取った。しかし、荷役の形態は第二突堤の本船船側よりオンシャーシ（コンテナ用の台車）で受けて、自社ヤードへの転送する手間の掛る荷役であった。コンテナ取り扱いのリーチスタッカーの2号機はすでに導入していたので、第2突堤に1台、自社ヤードに1台で作業を行っていた。

その後、第2突堤が鹿児島県の協力のもと2001年度に一部を除いて全てを指定保税地域として増坪申請許可となり、志布志コンテナヤードとしての機能が順次揃うことになった。

第2節 APL寄港のいきさつ

（1）APL寄港の打診

2000年9月にサービスを開始し、九州では細島港（宮崎県）と大分港に寄港しているAPL（アメリカンプレジデントラインズ）の山本部長（当時西日本営業部長）と九州総代理店の西邦海運（三菱倉庫系列）の永野部長が当地を訪問、志布志港寄港の打診があった。これも余談として、APLの山本部長と東洋埠頭の天水社員（総務・経理）が大学時代の同級生で卒業後も家族的な付き合いをしていた。それもあって天水社員が志布志港のコンテナ貨物の状況を山本部長に話していたようである。APLとしては志布志港の物量と背後地の関係に興味を持ち、以前からリサーチして志布志寄港の時期を伺っていたようであった¹⁰。寄港に際しての貨物の詳しい内容が今一つ判らず困っていたところ、山本部長が色々と聞いていたようであった。

遠矢も薄々感じ知っていたため、田口課長に話したところ彼も感づいていたようで、天水社員が誰かにOOCLのデーターを流しているようだがよく判らない。ある日の夕刻、彼がFAXをしているので、覗いてみると、当社の入着コンテナの明細を改編したレポートであった。誰にこのようなデーターを流しているのか聞いたところ、友達がコンテナ船の船会社へ勤めており、志布志港の状況を聞いてくるので当り障りのないレポートでFAXしている。その確認を求めたところAPLの山本氏であった。確かにAPLが志布志寄港のタイミングを計っていると、APLが細島に寄港した頃（2000年秋）から聞いてはいたがすでに調査に入っていると田口課長も私も驚きであった¹¹。その時、天水社員に、そんなに志布志港のことを知りたけ

10 1867年（慶応3年）に太平洋航路を開設した米国海運のアメリカンプレジデントラインズ（当時はパシフィック・メールライン）の日本の寄港拠点は横浜と神戸であった。1970年代にコンテナ化が本格化し、それに名古屋、東京などが加わったが90年代に北米の基幹航路を博多に定期就航させた以外、地方港への定期就航の実績はほとんどなかった（那覇は例外的に米軍貨物のため長年にわたり寄港している）。APLの荷主でもあったセンコーを細島での元請けにする話から、2001年秋にSKX（瀬戸内海・九州エクスプレス）サービスが開設されAPLの地方航路が始まった。開設当時のルートは高雄（台湾）・那覇・細島・水島・広島・細島でAPLライラック（450TEU）とAPLハイビスカス（450TEU）の2隻で回した。その後、広島を抜港し、小倉（日明）と宇部、さらに大分（大在）が加わり、牧草の集荷が期待できる志布志が次のターゲットにあがった。広島への入港は海田大橋とのクリアランスが保たれず当時のアメリカ人の日本支社長の命で、事前にマストを切断してまでの入港となった逸話がある。

11 APLは市場調査の段階では、太宗貨物の候補として、すでに大阪出しで実績のあったオーツタイヤ（現住友ゴム）の都城工場からの輸出と北米、オーストラリアからの牧草の輸入をターゲットとした。実際に

れば、志布志に出てくれば良いと山本氏を呼ぶように指示した。

それから間もなくして、APLの山本部長、西邦海運（APLの九州総代理店）の永野部長が志布志に来られ、田口課長、天水社員を交え、さざなみで会食した。天水社員と山本部長の大学時代の友人で、また、山本部長も父母が薩摩半島の出身で鹿児島に愛着がある方だった。APLの九州の集荷状況やその他航路の話聞き、志布志港の特徴を話したりで、その夜は両社の探り合いと昔話に終始。西邦海運の永野部長は私が知っている三菱倉庫(株)博多支店の北野五郎さんの部下であったようで、この話で親近が出て北九州の話や東洋埠頭とOOCLとの繋がりなどでも話は盛り上がった。

志布志港 コンテナ急増

1-4月前年の1.37倍

海外大手も定期就航

APLの志布志支店が2003年6月1日より、毎日1便の定期航路を開設する。

南日本新聞 2003年6月25日

(2) 日通との綱引き

このAPLの志布志寄港もスンナリとは行かなかった。翌年明け2003年の2月末頃から本格的に寄港に向けて、APL神戸のオペレーション、西邦海運との話し合いに入り、同時に神原汽船とOOCLとすでに元請となっている船社にAPLの船舶代理店及び作業元請けを東洋埠頭が受けるとの了解を取り付け、6月初旬の寄港開始で段取りを進めた。ところが3月の或る日、日本通運志布志支店がAPL寄港の計画を鹿児島県と税関等の官庁に話をして廻っていると志布志港湾事務所の担当者から問合せが入った。田口課長と弊社ははただデータ集めさせられただけかと悔

ふたを開けると、地元の集荷協力により中古車や豚皮の輸出など地方港ではなにが出て来るか分からない醍醐味もあった。

しがった。早速、APL神戸の門協部長（西日本のオペレーション担当部長）に連絡を入れたところ、日通がAPLの横浜（日本支社のオペレーション本部）と強いコネクションをもっており、そこから動き出したことが判かり、東洋埠頭はどのような動きをすれば良いかと助言を求めた。

門協部長はAPL神戸としては、志布志港の元請作業会社は東洋埠頭を採用したい旨を日本支社長（Mr. Jim McAdam、その後APLLの社長）にはすでに報告済みである、したがって、日通と決まったわけではないと回答得た。この問題について、門協部長、山本部長、東京の輸入営業の伊藤（徹）部長3名から社長が最終判断をするので待つようにと連絡があった。その後の話しでは、マッカダム社長が志布志港寄港の決定は東洋埠頭からの情報と努力を多とし、APLジャパンの提示す

APL 船と志布志港（新若浜コンテナターミナル）



2009年5月撮影（船はERIC G. GIBSON）



APL ライラック（450TEU）

る料金などの条件を東洋埠頭がクリア出来るか確認を求めたようである。東洋埠頭も元請と代理店の遡上には乗ったのである。

（3）APL元請けへのプロセス

元請などの業者選定については、APL横浜の斎藤部長が担当であると聞き、早速連絡してみた。連絡の前、日本通運が大分港で鶴崎海陸運輸とバトルを行い、厳しい料金を提示してまでAPLの元請を獲得したと聞いていた。鶴崎海陸運輸の担当課長からはAPLはその日通からの料金を鶴崎海陸運輸に再提示したが、受けることが出来ないと言った事情は聞いていた。その料金の中身もある程度把握はしていたので、交渉は厳しくなると覚悟した。そこで田口課長と2人で検討し、日通（APL）に掻きまわされるくらいなら、苦労は一緒なので遣ろうとの結論に達し、初めから受けるつもりでAPL横浜の斎藤部長との電話交渉に臨んだ。

斎藤部長は神戸の門脇部長経由で東洋埠頭の見積書を入手されており、APLとしての希望料金を提示されたが、やはり東洋埠頭の見積もり金額に比べ安く、受け難い金額であった。しかし、日通大分の料金情報も事前に入手していたので、それなりの話になっていった。また、この時に斎藤部長との遣り取りの中で、東洋埠頭は一回も私の処（横浜）へ来てない、日通、上組は何回か挨拶に来ていると言われた。その時が金曜日の朝10時ごろだったと記憶している。斎藤部長に、これまでAPLの大阪と東京の営業、神戸のオペレーションとの話で良いとの理解であったが、斎藤部長が担当と聞いたところなので今からでも駆けつける。昼のフライトであれば夕刻4時には横浜に着けますと申し上げ、出張の段取りをして、その旨を門脇部長、伊藤部長、山本部長にも電話で伝えた。

12時半のフライトを予約して会社を出る寸前に斎藤部長から連絡が来た。結局、翌週の月曜日に合うと言うことになった。その後料金などについての話し合いを行い、夕刻6時頃には決着し、月曜日に横浜に伺う約束をしたが、斎藤部長より最終的には来週会った時としたいと言われたが、それはでは困る、訪問を受けていただくのであれば、この話は合意済みとして訪問したいと伝えた。

翌週の月曜日11時に東洋埠頭東京本社の清水部長、川嶋部長¹²も同行して貰い、APLの横浜の事務所へ訪問したところ、東洋埠頭の選定に尽力された伊藤部長も横浜事務所に来られ出迎えて貰った。斎藤部長とも快く面談していただき、金曜日に取り決めた数字で仮契約することになった。その後、6月3日に初入港した際に

12 当時の川嶋氏のインタビュー記事が残っている。「貿易ニュース鹿児島 2003年9月号」鹿児島県貿易協会 URL <https://www.kibc-jp.com/category/kaiin/tuushin> 2020年12月25日アクセス。

は実入りの輸入コンテナわずか13FEUであったが、以後、航路の改編はあったものの17年以上の長きに渡って継続し、2021年1月からは九州発着のNPF（Nine Provinces Feeder）と名前を変え、釜山～博多～志布志～細島～大分～門司～博多～釜山のサービスを開始し、あらたな段階に入っていた¹³。

13 APL（NOL）は2016年にフランス海運のCMACGMの傘下となり、NPFはCMACGM傘下のCNCのオペレーションとなる。170年に渡ったAPLのブランドも2020年央より、米軍貨物を輸送する米国船籍の船舶に限られることに、横浜のターミナルからも2021年1月末をもって社旗である米国のイーグル旗は降ろされ、2月1日よりフランスのトリコロールの三色旗となった。