

ある港運マンの生き方 (1)

～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

はじめに

1960年前後に米国から世界中に普及したコンテナ輸送であるが、コンテナ船を受け入れるためには専用ふ頭の整備やコンテナターミナルにはガントリークレーンなどの荷役機器の設置が必要なため莫大な投資が必要とされた。日本では京浜、阪神そして名古屋でおもに公団方式でターミナルの整備が進み、1970年代には神戸港のコンテナ扱い量は米国のNYNJ（ニューヨーク・ニュージャージー）港に次いで世界第二位の高みにまで登りつめ、日本の高度経済成長を、とりわけ北米への製品輸出で支えた。

1995年の阪神・淡路大震災の年に、当時の運輸省で長期港湾政策として「大交流時代を支える港湾」が策定され、5大港以外の地方港のコンテナ化が進むことになる。ちなみに、震災前年の1994年の神戸港の取扱量は292万TEU（20フィートコンテナ換算）、その後神戸港は震災からの復興・復旧と同時に地方港へのコンテナの流出に遭遇し、1994年と同レベルにまで回復するには実に20年の長い年月を要することになる。

現在日本には60ほどの外貿コンテナ港湾があるが、先の5大港に博多港を加えた6つの港湾がコンテナ取扱量で100万TEUを超えている。1980年代までは神戸に加え横浜や東京も世界のコンテナ港のワールドランキングにも入っていたが現在は東京港の27位（2018年）が最高で、日本全体のコンテナ取扱量は2006年には2,000万TEUを超えたものの、その後は微増で現在は約2,300万TEUに留まっている³。九州では博多、門司に次ぐのが本稿の舞台の一つとなる鹿児島県の志布志港で、約10

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

3 参考文献として、黒田編著（2014）『日本の港湾政策』成山堂をあげておく。

万TEUの取り扱いとなっている。

志布志港の外貿コンテナ航路（セミコン船）の開設は地方港では1989年と早く台湾航路であった。しかし外貿航路が開設されるまでも博多港や阪神港で降ろされた牧草などのコンテナ貨物が内貨となって南九州に配送されていた。また、隣接する宮崎県の都城市にある大手タイヤメーカーは製品の輸出はもちろん、生ゴムなど原材料の輸入もあったがその多くを県外の大港湾に依存していた。牧草であれば、この内貨として運ばれる貨物をいかに外貨のままコンテナ単位で志布志港に引っ張って来るか。また、タイヤであればそれを志布志港から直接欧米や中東に輸出できないか⁴。このような物流需要に応えるべく、アイデアを駆使し、人的なネットワークを巧みに使ってそれを成し遂げた港運マンが遠矢美幸氏である。

本稿は遠矢氏から直接話をうかがい、また、遠矢氏が日記のように書き溜めたものをベースとした志布志港を中心とする鹿児島県の港湾史であり、また、地方港湾のコンテナ化に直接従事した第一世代とも言える遠矢氏のオーラルヒストリーである。全国には60ほどの外貿コンテナ港湾があると先述したが、在来船からコンテナ船への転換を直接体験した世代は多くが退職の年齢を迎えている。

鹿児島県の地方港としての特徴は、鹿児島港は台湾航路と沖縄・南西諸島航路の起点であり、谷山港と志布志港には全国規模の飼料コンビナートが形成された。山川港・枕崎港は全国的なカツオ漁の基地であり、輸入カツオも扱った。さらに、志布志港は地方のコンテナ港としては大規模な港湾でもある。これらの港湾の生成や背後にある荷主、港運業者、船会社、行政などの力学を明らかにすることは地域経済や港湾経済、海運経済の点から学術的にも価値がある。本稿（1）はオーラルヒストリーの全体の一部で志布志港のコンテナ化の黎明期までを辿る。

第1章 昭和50年代の鹿児島港

第1節 鹿児島港湾運送時代

（1）鹿児島の物流に従事

遠矢が港湾関係の仕事に付いたのは、鹿児島港湾運送(株)入社の昭和48年で、当時

4 地元港湾で地産地消の歩留まり（利用率）を高め、一方で、他府県の貨物も引っ張って来たいとの思いは、長年付き合いがある日本各地の港湾管理者も民間業者も同じであるが、実態は3割ほどしかカバーされていない。日本では5大港、その次は地方の中核港の整備が早く、末端の地方港に外貿の定期航路が直接開設された頃には、すでに製品の輸出や原材料の輸入ルートは出来上がっていた。そのルート変更は多くの関係者の合意が必要なため、特に仕出人（shipper）に船社選考権があるCIFやC&Fで動く輸入貨物の変更は難しい。全国の生産と消費と地元港湾の関係についてはパネルデータの分析を行った、山本裕（2007）「地域経済と地方港」『海運経済研究』第41号83～92頁も参照されたい。

の鹿児島県は九州縦貫道の建設、日石喜入基地の増設などによる建設ブームで建設資材や輸入原木・製材及び、その他生活物資等が海上輸送で鹿児島港に入着し、内航・外航本船の荷役立ち合い、営業、業務などを担当し、最初の3年間が始まった。

最初の担当は、国内塩を積来、第一茂徳丸の荷役及び荷捌きで、塩、煙草は専売物のため鹿児島専売公社の取り扱いであり、その専属輸送会社として日本塩回送の鹿児島代理店として鹿児島港湾運送が元請け業者であったため、遠矢は、本船の動静から、荷役の段取り、荷捌きの手順書作成、荷役協定書の締結などを担当した。また、県内各地に塩元売り会社があり、引き取りはこの会社の手配で、本船入港に合わせて、専属運送業者が引き取りに来て、その車両に種類別に引渡しを行っていた。週2～3便の取り扱いであった⁵。

その他の主要な業務として、阪神雑貨の積来で後藤回漕店の本船第2栄春丸を担当し、阪神雑貨に加え水島からのニッコー製油の脱脂大豆粕、三菱自動車の乗用車などが積み荷であった。後藤回漕店は、その頃建設中の高速道路の橋脚資材と、喜入の第2期工事の資材を、社船と配下船の499G/T（グロスト）船で積来し、谷山港と喜入港に配船し、その水切りと運搬を鹿児島港湾運送で請け負ったため、本船代理店、水切り手配、仮置き場手配、配送の手配などをするようになった。

この作業をするにあたって、直属の上司の川路次長に県内で唯一の重量物輸送取り扱いが出来る大型車両（ポルトトレーラー・セミトレーラー、10トン車）と大型クレーン（35トン吊り機械式クレーン、25トン吊り油圧クレーン）等を有する、特殊な運送会社の枝元運送を紹介してもらい、当該貨物の荷揚げ機械、輸送車両の手配を行うことになった。また、枝元運送は専売公社指定の鹿児島塩元売り会社でもあり、鹿児島市内の販売と、同じく専売公社指定の地方の塩元売り会社への輸送を請負う運送会社で、揚げ荷役数量の三分の一を引き取っていた。

この会社を協力会社として、本船に揚荷役のクレーン、輸送用のポール・セミトレーラーで九州自動車道の橋脚（高槻橋）の資材を499G/T船3隻から荷揚げし、約3ヶ月掛けて吉田インターの先の現場まで配送を行った。

また、喜入港では日石喜入基地のプライベート岸壁で、当該基地の2期工事資材の揚げ荷役から現場搬入までの作業の立会及び手配を行っていた。これらの作業及び指示の直属の上司は、塩は小緑さん、その他資材関係は隈元さんであった。従来この仕事は、同僚の江熊氏が行っていたが、外航船舶代理店のメンバーが少なかったため、彼はそのポジションに移動した。その他、小野田セメントの積来内航船、

5 コンテナは一般的に「積み降ろし」とされるが、在来船は「積み来る」と表現するのでここでは在来船の荷役の表現も「積来」とした。

東海運の本船代理店を片手間に行っていた。

（2）離島航路の担当

昭和50年の人事異動により離島定期航路部門へ配属となり、大島沖縄定期船（旧大島運輸）の奄美群島の船積み担当となった。沖縄海洋博、与論ブームで、本船は3000G/T（ひかり）、5000G/T（波の上丸）、2500G/T（あまみ丸）、499G/T（あけぼの丸）の貨客在来船で、常時満船状態であり、離島の生活雑貨は全て当該本船で輸送され、特に食品雑貨は日々の航路で送ることになっており、送る方法としては2トン入りの簡易網コンテナに小口で受けた貨物を本船船倉に本船設備クレーンで積み込んでいた⁶。

船積み関係書類は、毎日100～200件程度あり、一件ずつ手書きで送り状から船積み依頼書に書写し、個数確認は日本検数協会、才数検量は日本海事検定協会の各担当に依頼し、その書類（個数確認、検量証明書）を事務所に持ち込み、揚げ港別に積荷目録に書写し計算し、本船出港2時間前までに本船の手仕舞室に届けるまでが仕事であった。

また当時は、本船のリプレースの時期に当たり、旧船（ひかり、波の上、あまみ、あけぼの）から新造船のRORO船（エメラルド奄美、クインコーラルなど）、さまざまな本船を目にした時期で、この大島離島担当に約3年間従事した⁷。

（3）営業・業務課へ

遠矢は、昭和54年に再度不定期船部門に異動した。不定期船部門（営業・業務課）の守備範囲は広く、国内貨物（飼肥料原料の入荷手配、国内塩手配、喜入基地資材を含めた建設資材の手配、国内物流ロット貨物）、輸入貨物（原木・製材、韓国産墓石（原石）、東南アジア産生骨粉等）であった。

外国貨物においては、新規に開始した肥料原料のインドネシア産輸入生骨粉と韓国産墓石（原石）、韓国の工場で製材した米材製品が主な品目であった。この中でも輸入生骨粉については、遠矢の輸出入貨物取り扱いに於いて礎を作った貨物の一品目でもあった。輸入者が（株）福岡油販の初めての輸入で、貨物は動物検疫所の検疫指定貨物であり、国内流通には日本に一ヶ所しか無い指定くん蒸消毒倉庫、窪田商

6 航路は、表航路の名瀬（奄美大島）～亀津（徳之島）～和泊（沖永良部島）～茶花（与論島）～那覇（沖縄本島）、裏航路の湾（喜界島）～名瀬～古仁屋（奄美大島）～平土野（徳之島）～知名（沖永良部島）で、各航路一日おきの出港で毎日本船があった。

7 鹿児島（本土）と薩南諸島の人流・物流に関しては松下・下野編（2002）『鹿児島島の湊と薩南諸島』を参照されたい。

店で行うしかない貨物であった⁸。

韓国産墓石(原石)については、ある日訪ねて来られた東北工業の坂元部長より、これまで博多港に揚げて運んでいた原石を鹿児島港で揚げたいので協力をとの依頼で開始した。最初はスポット貨物と思ったが、南九州の需要が多く不定期であるが韓国籍の199～299G/T(日本の中古船)の船が月間2、3船入着するようになった。また当該原石については、従来から丸五運送が南九州一円の配送を請け負っていた。

第2節 輸出入通関業務の開始

(1) 輸出入通関の補助業務

諸々の業務の増加に従い事務職員も増え、本社事務所では業務対応が難しくなり、昭和50年に鹿児島新港の新築プレハブ作りの事務所に移転。内航課、車両課、作業課が新港営業所で業務を行うようになった。翌年には、通関部門も兼ねている業務課は税関が新港にあるため、新港営業所へ移動となった。業務課長として坂口課長が担当され、課員として南さん、中馬さん、平佐田君、米山君と私の課長以下6名での始まりだった。

しかし、鹿児島空港の国際化により空港営業所を開設したのに伴い、通関士を持っている日置君が入社、平佐田君と日置君が空港担当を兼務することになり、翌年新卒で渕ノ上君が入社して来て総勢8名になった。中馬さんは丸丸紅から請負の糖蜜基地の管理出向で米山君はその補佐役をしていた。また、南さんは輸入木材と川内にある中越パルプの輸入ウッドチップの担当で、日々谷山港及び木材港周辺での仕事が多く事務所での業務は週末だけだった。平佐田君と日置君はもっぱら通関部門担当で、遠矢は米山君、渕ノ上君の手伝いを貰い、国内塩、建設資材、輸入骨粉、輸入墓石の他雑用を行った。

坂口課長より、担当業務の中に海外からの輸入貨物の増加があり、税関業務及び通関業務と関連性があるので通関部門も手伝うようにと指示され、見様見真似で保税台帳の管理、時間外執役、搬出入届の提出等をするようになった。さらに、坂口課長より遠矢が自分で取り扱っている輸入貨物については輸入通関手続きも兼任するよう指示を受け、税関へ税関業務従業者表を提出して本格的に行うようになっていった。現状の業務だけでは飽き足らず、前進がないと思った矢先あった。

8 当時の輸入者は三菱商事、ニチメン、住友商事等が主な輸入者で、取り扱い乙仲全てが日通で揚げ、荷役作業は鹿児島荷役海陸運輸であったが、後に諸般の事情で一部の商社を除いて全て鹿児島港湾運送になってしまった。入着数量が月間500～1000トンに増加していた。

当時の通関の取り扱い種目は輸入原木（北米産、ニュージーランド産、南洋材）と輸入ウッドチップ、輸入骨粉、輸入石材が主体で、その他丸紅糖蜜基地の入着した貨物の蔵入承認（IS）申請と、南日本くみあい飼料(株)錦江工場への糖蜜出荷の減免税の蔵出承認（ISW）の申告、その他に喜入原油基地に入港する本船の船用品の通関が主な科目であった。

（2）通関課の発足

通関課の発足は、鹿児島空港の開港に伴い、日本航空の香港・シンガポール路線（福岡～鹿児島～香港～シンガポール）の開設に合わせて国際貨物の通関を行うようになり、全国通運関連の国内航空貨物を扱う鹿児島海陸運送と同居し、空港営業所を開設し平佐田君が所長とし赴任担当することになった。

最初に手掛けたのが、宮崎市の宮崎椎茸（株）が香港向けに椎茸を輸出していると話を聞き、日本航空の定期便に椎茸輸出の営業を行い、貨物を確保した。次に、鹿児島空港が溝辺に移転し開港されたのにもない、鹿児島市内に在った農林水産省の動物検疫所（鶏等の小動物係留施設）が移設、従来の小動物だけでなく、大動物（牛、馬、その他）係留施設が新規に建設され、全ての輸入動物の取り扱いも出来るようになり、その輸入動物の通関の仕事もするようになった。

近隣に進出していた鹿児島エレクトロニクス（現在の京セラ）より保税工場の申請の手伝いの話があり、これに合せて幾度か京セラの京都蓼科の本社に出向き、鹿児島空港からの輸出貨物取り扱いの業務獲得にも成功をした。

また港に於いては新屋敷海運より台湾定期航路を始めるので、代理店から本船荷役、貨物保管までの一貫作業を請負う話が舞い込んで来て、輸入通関が増えると想定されたので通関課の発足が急務となって来た。業務課の通関部門から通関課を独立させ、通関に伴う外国貨物の一部の作業（台湾雑貨の集荷及び管理）を含めて行うようになった。通関課のスタッフは坂口課長、平佐田君、米山君、瀧上君と通関士募集で入社した日置君と遠矢の6名になっていた。

その後、航空貨物関連では、三菱倉庫福岡より依頼された、豪州産の食用馬の輸入を取り扱う話が来た。当初は鹿児島空港の繋留施設の予定であったが、枠が取れずに那覇空港の動物検疫所の係留施設での取り扱いとなり、平佐田所長と私が那覇空港に出向き受け入れから、動物検疫所の手続き輸入通関の手続き、農林水産省の手続きの全てを行った。

（３）台湾定期航路開設

昭和54年頃に新屋敷海運の台湾定期航路が開始され、また同じく大東海運産業が同航路を走るようになり、ライバル会社として平成10年頃まで続いた。船舶代理店としても、新屋敷海運は鹿児島港湾運送、大東海運産業は共進組とのライバル意識が激化した時代であった。この頃の輸入貨物は、屋久杉マガイの台湾檜欄間、生お茶、その他家具調度品が多かった。また福岡の麻生商事が開発した牛の餌、粗飼料（シュガーケントップ⁹）を輸入するようになった¹⁰。

遠矢が入社した昭和48年頃は、南九州の畜産の全盛の前段として、谷山港に飼料コンビナートの建設が始まり、パナマックス級¹¹の本船が接岸可能な南九州グリーンセンター（現パシフィックグリーン・センター）のサイロが建設され、その背後地に配合飼料工場（南日本くみあい飼料、丸紅飼料、日清飼料、全酪飼料、日和産業、伊藤忠飼料）の建設が始まった。

南九州は特に牛畜産が盛んになり、シュガーケントップも順調に入荷したが、この航路が開始して3年目に九州地区が冷夏で米が不作のため畜産用の副産物の稲わらが不足となり、麻生商事が台湾に於いて急遽シュガーケントップの梱包機械を稲わら用に改良して輸入するようになった。

その後両船会社は、台湾航路を本格的に取組むようになり、新屋敷海運は第21敷島丸（299G/T）、第31敷島丸（699G/T）、第41敷島丸（699GT）、第51敷島丸（699G/T）、大東海運産業は優昭丸（499G/T）他8隻を就航させ、両社で毎週2隻程度が鹿児島港（谷山1区港）に定期的に寄港するようになった。また、その当時、山川港、枕崎港の鰹節原料として、冷凍カツオの輸入が開始されるようになり、ニチレイ谷山の元請けで、鹿児島港湾運送が下請け乙仲として、揚荷役横持ち、輸入通関一式まで行った。

（４）谷山営業所の開設

昭和55年頃になると谷山地区の配合飼料工場群が大きくなり、飼料原料の入荷増加の一途たどり始めた、また谷山2区港が埋め立てられ物流基地が谷山に移行していった、鹿児島港湾運送も谷山に事務所と倉庫を建設し、営業課、業務課が谷山営業所として新設された。谷山営業所の主な取り扱い品目は、飼料原料用の国内魚粉、

9 サトウキビの一部や搾りかす。

10 欄間は日本全体の輸入数量の6割を占め、欄間メーカーが自社でチェックして全国へ配送、お茶も鹿児島茶にブレンドして鹿児島県産として出荷していた。

11 バルク船（キャリア）には、ハンディ、パナマックス、ケープなどの等級がある。パナマックスは当時のパナマ運河を航行できる船腹約32メートルまでの大きさのバルク船。

国内ふすま、輸入冷凍カツオ、輸入原木、輸入ウッドチップ、輸入墓石（製品・原石）、輸入骨粉、輸入魚粉、台湾雑貨等と国内貨物建築資材であった。国内魚粉（北海道産）の入荷は一時期凄まじい数量で、毎週2～3隻1000トン単位で入荷していたが、昭和50年の後半から国内の漁獲が不振になり、南米産（チリ・ペルー産）の輸入に替わり荷姿も50kgのPP袋、バルクの入荷と変遷していった。

遠矢はこれらの諸々の業務（内航、外航、トラック運送業、倉庫業、通関業とこれらに付随する営業）の担当により港湾運送事業を含めた物流業務の基礎を勉強できた。鹿児島港湾運送で昭和48～62年までの約14年間奉職し、その後は活躍の場を志布志港に移すことになる。

第3節 台湾航路以降

（1）新屋敷海運の田畑さん

遠矢が港湾運送時代に、新屋敷海運が台湾定期航路を開設し、また、ライバル会社の大東海運産業もあって、両社で週2便の寄港が開始され、鹿児島の台湾航路の全盛時代であった。ちなみに、大東海運産業の船舶代理店は㈱共進組が行い、共進組は溝口課長の采配のもとで鹿児島港湾運送より取り扱い数量は多かった。

谷山の倉庫（県営谷山1号倉庫）は、A倉庫（共進組）、B倉庫（日本通運）、C倉庫（鹿児島港湾運送）で、公共埠頭の1～3号岸壁までは指定保税地域で、3社ともに保税倉庫として税関に登録されていた。台湾航路を取り扱っている、共進組と鹿児島港湾運送には、各会社の倉庫管理人が配置され、俗称として、配置された人の名前が名称となり、共進組（釜下倉庫）、港湾運送（川畑倉庫）と呼ばれていた。

（2）麻生商事の山口さん

山口さんは麻生商事㈱海外事業部の台湾駐在の課長で、台湾で牛飼料用のシュガーケントップを開発して日本に送ってきていた。当初はこのシュガーケントップが、台湾からの唯一のロット貨物であったが、日本が米の凶作に当たった年で、シュガーケントップより稲わら不足が発生していたので、稲わらの輸入が多くなった。シュガーケントップはその後、タイ、インドネシアに展開していった。

昭和60年ごろ麻生商事が海外事業部を閉鎖することになり、この仕事を持って山口さんが井上通商に移り、平成元年頃には独立しホライゾンと言う会社で稲わら、北米の牧草、シュガーケントップ等の粗飼料を取り扱うようになった。当初は順調に推移していたが、感覚的な経営で最終的には平成2年頃に閉鎖することになっ

た。

この時代に、色々な方々と知り合うことになった。内田食品産業の内田部長（哲チャン）、青木部長代理、青木課長、帯刀さん、三友商事の中島専務、北九州運輸の後藤専務、林野部長、加藤製油の須藤部長、木村課長、喜多組商事の今井さん、井上通商の若松君、石橋物産の石橋専務、海津資材の水谷専務、人吉の蒲池さん、丸喜運送の中間専務、三菱倉庫の山下君等である。

（3）海津資材の水谷さん

（株）海津資材の水谷専務とのつき合いは、鹿児島港湾運送時代に遡る。先述した、港湾運送で新屋敷海運の台湾雑貨本船の担当をし、台湾から初めて飼料用の稲わらが麻生商事の海外部で輸入をしてきた時、当時の担当課長の山口さんの紹介で水谷さんに会ったのが始めてであった。海津資材は、農業用の資材販売の会社で、麻袋・籐・米俵・藁縄等を製造販売されていたようである。米が凶作で農業資材の原料である稲わら不足していて、稲わらの輸入をしていた、麻生商事の山口さんに相談があり、山口さんが手配をしたのが、付き合いのはじまりで、その後、麻生商事の海外事業部が閉鎖となり、麻生商事で山口さんの手掛けていた、台湾産の稲わら、タイ産及びインドネシア産のシュガーケントップ、北米産の牧草等を自社手配で行うようになった。

山口さんは福岡の商社、井上通商で引き続き行っていたが、その後紆余曲折あって、北九州運輸の後藤専務の力を借りて、麻生商事時代の天本氏に手伝ってもらい、北九州運輸の関係会社として（株）ホライズンを設立、本格的に米国産の牧草の商権をウイルバー・エリスと提携して九州の販売を一手にするようになり、同じく海津資材の水谷さんに名古屋地区の商権を託した¹²。

第2章 昭和60年代の志布志港

第1節 志布志港の概要

（1）遠矢氏の東洋埠頭への転職

遠矢が志布志に来たのは昭和62年4月で志布志港が飼料コンビナートとして稼働

12 経営破綻を期す事となり、最終的にはこの時の破産管財の債権者会議の（北九州運輸・海津資材・東洋埠頭・三菱倉庫）話し合いで、水谷さんの一言で決着した。ウイルバー・エリスの社長に、御社と東洋埠頭以外は一部上場の乙仲であるので、この方々に負債をお願いすることは今後の物流が出来なくなるため、我々の処理で終了しよう。一方で、山口さんと天本さんは個人資産における責任を取った。

を開始する年だった。昭和48年に鹿児島県の乙仲である鹿児島港湾運送に就職し約14年在職、故あって昭和62年1月退職、その後同年37歳の春に曾於郡志布志町（現在の志布志市）の志布志東洋埠頭に転職した。

同年4月に志布志港が税関港として開港され、その第一船（サンフォーエバー号）の入港手続きから本船荷役の段取り等の手配をしたのを遠矢は今でも覚えている。この本船は東南アジアから配合飼料添加材の輸入糖蜜を積来し、志布志港開港の初めての外航船だった。輸入糖蜜の本船荷役、入出庫取り扱い・保管管理は、東洋埠頭（株）志布志支店が（株）組合貿易から元請をして平成17年まで続いた。この業務は遠矢が退職するまで彼の管理下で続いた。当該業務は前職（鹿児島港湾運送）時代に通関、本船荷役、保税、配送までの各業務全般を習得していたので継続することが出来た。

その後遠矢は、平成13年7月に志布志東洋埠頭の取締役営業部長に就任、平成19年6月に退任。同年7月に（株）山下回漕店へ常務取締役、平成21年4月代表取締役に就任、平成26年12月に退任、平成27年から顧問として1年勤めた。平成28年3月から（株）鹿児島商運組の顧問となって現在（令和2年8月）に至っている。

（2）志布志港の飼料コンビナートの形成

昭和62年当時の若浜地区は配合飼料工場6社（南日本くみあい飼料、志布志飼料、九州昭和産業、日本農産工業、南九州飼料、カーギル）とサイロ会社2社（全農サイロ、志布志サイロ）、大手荷役会社3社（日通、上組、東洋埠頭）、鹿児島の荷役会社4社（鹿児島海陸、共進組、鹿児島荷役海陸運輸、鹿児島商運組）、鹿児島のサイロ会社2社（鹿児島帝国倉庫、鹿児島共同倉庫）その他進出企業数社と地元3社（山下回漕店、志布志貨物、有明倉庫運輸）が志布志港の今後を担うようになった。配合飼料工場6社の変遷は、カーギル社が平成8年に撤退し、その代わりに中部飼料がカーギル社の工場及び設備を買収し操業を開始した。

また、平成10年に谷山地区の伊藤忠飼料を閉鎖し南九州飼料と合併し新生伊藤忠飼料として操業を開始した。日本農産工業に於いては、谷山地区で進出が出来ず、現地会社の光産業に委託を行っていたが平成11年に委託を終了し、志布志の自社工場に集約して運営するようになった。

志布志の飼料コンビナートは、谷山で進出を果たせなかった商社及びメーカー（三菱商事、三井物産、伊藤忠商事と昭和産業）が前面に出てコンビナートの主導権を握った。谷山地区に於いては昭和40年後半に建設された、谷山1区港の背後地に、配合飼料工場として、南日本くみあい飼料（株）谷山工場、丸紅飼料、日清飼料（現在

の日清丸紅飼料工場)、全酪飼料工場、日和産業、伊藤忠飼料等の工場と、これらの工場に原料を供給する穀物サイロ群、主原料の供給元南日本グリーンセンター(株)(現在のパシフィックグリーンセンター(株))が建設され、創業を開始していた。また、谷山コンビナートの南日本グリーンセンターは丸紅の資本出資会社であったので、他の大手商社及び大手配合飼料工場の進出が難しかったようである。

その裏返しではないが、志布志に於いては、全農資本の全農サイロ、商社資本(三菱商事、三井物産、伊藤忠商事、昭和産業、他)の志布志サイロ、俗に言う系統(全農)、商系(商社)の2つの大手サイロ会社が進出で建設された。ついでに、カーギルジャパンの工場も進出してきた。また、谷山地区で本格進出できなかった上組は現在までに副原料サイロ(約15万トン)倉庫(約10,000坪強)を建設し港湾運送業を行っている。上組は現在まで約250億円強の資本投下をしてきたと聞いている。

志布志港の取り扱い貨物は従来から入荷していた隣県日南市の王子製紙の製紙原料の輸入ウッドチップと、新しく建設された飼料コンビナートの各工場の配合飼料原料が外航、内航本船の在来船での積来が主体であった。

国内定期航路としては現在のダイヤモンドフェリー(旧日本高速フェリー)とマルエーライン(旧大島運輸)、晴海汽船の3社が寄港していた。コンテナ船の草分けは昭和63年に日本通運が王子製紙の東南アジア向けの製品輸出として開始した在来船、平成元年に在来型でセミコンテナ船の大雅商船を誘致し定期運航を開始した。これが志布志港の外航コンテナ航路の幕開けとなった。その後大雅商船は、台湾の南泰国際海運へ移行したが、業績不振で台湾のヤンミンライン(陽明海運: Yang Ming Line)に引継がれ平成13年まで志布志港に寄港した。

第2節 志布志支店に昇格

(1) 東洋埠頭と全農サイロの動き

遠矢は昭和62年4月に東洋埠頭の現地子会社の志布志東洋埠頭に転職し、現在の全農サイロ(株)志布志支店の立上げを手伝う事になり、半年間は立上げに前職(鹿児島港湾運送)の知識を生かし全力を傾けた。

全農サイロは茨城県の鹿島地区に鹿島支店、名古屋地区に名古屋支店、神戸地区に神戸支店で全農系列の配合飼料工場の原料を供給すべく建設された会社で、私設岸壁及び保管倉庫・穀物サイロと本船荷役設備を持った一貫作業の出来る荷役会社である。その後新潟港、釧路港にも進出をしている。全農サイロ志布志支店は昭和62年4月の南日本くみあい飼料志布志工場の稼働に合わせ、全農サイロも本稼働を

することになった。

この施設の完全元請業者が東洋埠頭で、その作業下請け作業会社として、東洋埠頭と全農サイロが出資して現地会社として志布志東洋埠頭（株）を設立した。志布志東洋埠頭設立には、昭和58年に東洋埠頭が鹿児島市内に事務所を構え、全農サイロ志布志支店の進出に備えて下準備を行っていた。東洋埠頭は鹿児島市内で鹿児島商運組が所有していた、（有）常磐運送の免許（一般運送運送業）を買取して、取り敢えず、鹿児島県内での稼働実績を作った。鹿児島及び志布志の業者は、全農サイロは南日本くみあい飼料に飼料原料を供給するサイロ会社で、鹿児島経済連・宮崎経済連の取り決めの話ではこの全農サイロ荷役業務は地元業者の共同体か、地元を優先に選定するとの事で、地元業者は安心していたが、実際は全農サイロが志布志進出の以前から東洋埠頭との約束としての取り決めがあったようである¹³。

写真 1：昭和62年頃の志布志港



出所：山下回漕店提供。

（2）新規貨物への準備

半年後、全農サイロ立上げ業務も一段落して来たので、東洋埠頭志布志事業所の営業部の岩橋部長より、対岸の志布志湾内で工事が始まった志布志国家石油備蓄基地¹⁴の埋立資機材、資材の物流についてゼネコンの東亜建設工業から相談を受け

13 仄聞するところ、日通鹿児島支店は、この話を鶴呑みしてしまい、本来営業攻勢をかけるべき志布志サイロ（商社系）へのアプローチを怠ったために、上組に全量取られそうになったが何とか7対3で食い込んだそうである。この件に関しては鹿児島の業者の志布志の業者に対してのパフォーマンスであったようである。

14 新大隅開発計画の一つであるが、備蓄量の計画は大幅に縮小されながら第一期埋立工事は1988年、第2期は1989年に完成。地元選出の大物政治家であった二階堂進と山中貞則、橋口隆のプロジェクトへ関わりと、

た。作業の内容は、埋立工事に伴う資機材の内航船揚げ荷役、資機材の搬入、工事現場での横持ち及び保管である。資機材の種類は、掘削機械の部品輸送、埋立搬送用の排砂管と排砂管を乗せる台（フローター）を内航船と台船で持ってくるので、志布志港及び波見港での水切り一貫作業、志布志港保管場所から波見港現場への配達を含めた請負作業であった。このような作業は昔取った杵柄と言うか、鹿児島港湾運送時代に喜入基地の第２次埋立工事作業等の経験から、ある程度の作業方法は熟知していたので、岩橋部長に請負って良いと進言した。

遠矢は、志布志東洋埠頭の社員の指導をしながら、前職時代に付合いのあった丸五運送と野崎クレーン、鹿児島の荷役資材販売会社、綱政に手伝ってもらった。埋立資機材の本船水切り、保管、備蓄基地への陸上輸送、備蓄基地内の資材運搬、埋立完成後の資材の片付けを含め、当該資材の業者（ゼネコン）の資材集積所までの輸送船舶と台船の積み込み及びラッシング作業までを請け負い、作業はこの基地埋立が完成まで約３年間続いた。併せて、本来の志布志地区での配合飼料工場へ納入する原料の植物粕等の阪神地区からの陸上輸送、海上輸送、本船荷役及び倉庫保管、各工場への配送等の関連業務を開始した。

（３）保税倉庫、植物防疫所の指定倉庫認可

遠矢は、東洋埠頭が若浜の自社所有地（約5000坪）に自社倉庫として倉庫建設する際、輸入植物（牧草、稲わら等）燻蒸可能な倉庫の付属について進言し、100坪 x 2倉を500坪倉庫（11号倉庫）内に併設して貰った。併せて当該倉庫を長崎税関から保税倉庫、九州植物防疫所から植物燻蒸及び検査場指定倉庫を志布志東洋埠頭として許可を収得した。この燻蒸倉庫建設によって、後に台湾産、韓国産、北朝鮮産の稲わら本船、中国産牧草の本船荷役から倉庫保管、配送までの業務を獲得できるようになった。

配合飼料原料としては植物粕等（フスマ、米糠等）に加え、平成元年の倉庫増設（12号倉庫300坪）に伴い、国内魚粉、輸入魚粉の取り扱いの獲得に着手し、併せて当該貨物の内航船輸送手配、本船荷役の一貫作業を行うようにした。

（４）東洋埠頭の初代所長の交代

平成元年６月に初代の事業所長の木下所長が川崎の青果部部長へ転任され、２代

薩摩の政治文化がどのように中央政界に人材を送り出してきたかは高島通敏（1986）『鹿児島三区 保守王国の地割れ』『地方の王国』潮出版社117～150頁に詳しい。『地方の王国』は岩波書店の同時代ライブラリー313としても出版されている。

目に岩橋部長が指名され、併せて志布志支店に格上げとなり岩橋支店長が誕生し、博多支店と同格となった。新支店長の岩橋支店長が、その頃、近隣にあったパレット製造会社、紀州造林から南洋材、北洋材の輸入原木の相談を受けたが、作業部の職員では当該貨物の原木荷役について不慣れと経験不足であると判断し、岩橋支店長へ進言、鹿児島時代の知り合いの業者に、本船荷役については第一海運の総班長星原氏に依頼し、また鹿児島の乙仲業者(鹿児島海陸運送、共進組)の協力も得て、沿岸作業については原木専門の運送業者(岩下産業、丸五運送)の社長に依頼した。

本船揚げ荷役から横持ち、土場搬入、燻蒸山作り、搬入時の検数、寸検(検量)、燻蒸作業、通関後の工場までの横持ち、工場搬入作業までを経験豊富な鹿児島乙仲・運送業者に依頼して無事行った。木材の燻蒸土場については、東洋埠頭が追加購入した若浜地区の5000坪の土地を植物防疫所の指定の申請を行い、検査場及び燻蒸土場の許可を収得した。その後も、輸入原木の本船荷役一貫作業までは鹿児島の業者に手伝いを貰い、燻蒸まで含めた取り扱い作業が出来るようになり、約3年は続いた。また、南洋材原木について積来本船が本船燻蒸可能船であったので、志布志港で初めて本船燻蒸も行った。

第3章 平成の志布志港とコンテナ化

第1節 コンテナ化のはじまり

(1) 内外貿を使った画期的なアイデア

近隣の都城市にあるオーツタイヤ宮崎工場のタイヤ製品は志布志港からの輸出ではなく、全てが博多港で行っていた。タイヤの輸出の背景(仕組み)は、オーツタイヤの従来からの専属乙仲である新洋海運(大阪泉大津市本社)が一手に請け負い、博多に事務所を持ち、ここで輸出段取りを行っていた。新洋海運の下請けは北九州運輸(現在のジュネック)6割、上組4割のシェアで博多港へはオーツタイヤの手配でトラック輸送し、両社が入出庫・保管管理から輸出手続きまで行っていた。東洋埠頭は志布志進出の時(昭和62年当初)、この貨物を志布志港から輸出出来ないかと内航船輸送のアイデアを模索していたが抜本的な計画は作れなかった。

そこで遠矢が提案したのは、志布志港に寄港している内航フェリー(さんふらわあ、大島運輸)を使って、大阪、東京に輸送する計画だった。志布志周辺は畜産地帯であるので、周辺の和牛の生産、肥育農家の餌(粗飼料)に輸入乾牧草を使用している。この牧草は博多港揚げのコンテナで輸入、倉庫保管され、博多港から南九州にトラック輸送をしており、輸入先としては主に北米であった。

当時の博多港の輸入コンテナ取り扱い、神戸と大阪からのフィーダーサービスと韓国からの国際フィーダーがおもで北米や欧州への基幹航路の寄港は少なかった。輸出貨物は久留米のブリヂストンと都城のオートタイヤのタイヤ製品が主流を占め、その他雑貨が若干あった。平成7年の阪神大震災で、母船の門司、博多寄港が増えてきたが、それにもまして韓国の国策で釜山港へのトランシップ推進により、韓国船社の釜山フィーダーでの輸送形態の変化が始まったが、博多港も本船寄港に力を入れ博多港の施設の充実で現在の姿に変わってきている。

（２）志布志港でのコンテナ輸送

このアイデアを推進できたのは、遠矢が志布志東洋埠頭に転職し3ヶ月ぐらい経ったある日、岩橋部長のファイルを見て東洋埠頭として、内航船で大阪・神戸港から輸出コンテナをポジショニングしてオートタイヤの輸出を行うとのアイデアであった。具体的には内航船を運航している加藤海運との話が進んでいた。この話の発端は、東洋埠頭本社の企画部営業課の末安次長が、丸紅保険物流部の大桃部長と知り合いで、丸紅として新しい物流を模索中の時であった。輸入牧草のコンテナ輸送について、内航フェリー（大阪は日本高速フェリー、東京は大島運輸）を使い、大阪CY、東京CYから直接外航コンテナを志布志港に輸送し、折り返しにタイヤを積んで輸出をする方法を企画部の末安次長に進言したところ、次長の知人である丸紅本社の保険物流部の大桃部長に話が伝わった¹⁵。

丸紅の保険物流部の大桃部長が、子会社の丸紅紙パルプ物流部の田畑課長に、この提案について調査を指示した結果、輸出入本船をエバグリーンに限定して、大阪B/Lで日本高速フェリー（現在のダイヤモンドフェリー）に交渉し輸送形態が出来上がった。次にオートタイヤの輸出担当部署に提案したところ、丸紅物流の条件付き手配（大阪・志布志間の輸送責任を持つ）で承認を得た。今思えば、これがNVOCC¹⁶を使っただけの複合一貫物流の仕事であると理解し、末安さんとの公私伴の長い付き合いが始まった。

平成元年に、この方法を博多港で輸入牧草、輸出タイヤの取り扱いを行っていた上組の福岡支店に丸紅物流部が提案したところ、上組としては博多での慢性的な倉

15 丸紅は当時の全酪連の北米の牧草は博多港向けにコンテナで輸入し、バン出し保管後、南九州ヘトラック配送、配合飼料原料のヘイキューブは神戸港にコンテナで輸入し、輸入通関、バン出しして在来内航船に積替えて志布志港、鹿児島港（谷山港）に輸送していた。

16 Non Vessel Operating Common Carrier. 船社のマスターB/Lは揚港までで、阪神・志布志間は国内の別の輸送機関の責任なので、厳密にはフォワーダーのスルーB/Lや一貫輸送ではないが、内外貿船社の利点をうまく引き出したアイデアといえる。

庫不足を解消できる、また志布志支店の新しい貨物になるとの事で、上組として輸出タイヤ元請の新洋海運に相談したところ、上組の責任で現状の数量のみを取り扱うのであれば問題はないと回答を得て、丸紅物流部／上組と当該計画を進めた。当時は画期的なアイデアで同業者間の注目を浴びた。この方法は東洋埠頭のアイデアあったが東洋埠頭にはメリットはなく結果的にアイデアをそっくり横取りされた格好になった。

第2節 コンテナ船草分けと通関業収得

（1）コンテナ貨物の初期

志布志港の定期コンテナ船の草分けは先述の日本通運志布志支店の大雅商船から始まり現在に至っている。大雅商船の貨物は王子製紙の紙製品輸出が主で、代理店の日通は輸入貨物が少なく苦慮されていた。日通の海運課長の大當課長は鹿児島時代からの知人で、輸入貨物の集荷について相談を受けた。

都城市にあるオーツタイヤ（現在の住友ゴム工業）がタイヤ原料として東南アジアの輸入生ゴムを使用していると聞いていたので、オーツタイヤへの生ゴム納入業者の取り扱い商社を調査したところ、東洋埠頭の大阪支店が伊藤忠商事の輸入生ゴムを取り扱っているとの情報を得た。東洋埠頭大阪支店の担当の鮫島君に、伊藤忠商事の担当物資部の桜井氏を紹介して貰い、大阪の物資部へ訪問したところ、オーツタイヤ都城工場へも納入していることが分り、当該船社（大雅商船）利用を相談した。当時の輸入生ゴムはタイ産のRSS（シート材）でサイコロ状の物が主流で、その他に木枠梱包のTSR（ブロック材）があった。RSSについては取り扱いが特殊で業者が限定されていて、検品も取り扱い業者が請け負い、ブロックから剥いで検品を行っていたことなどが分ってきた。

オーツタイヤ都城工場のRSS、TSRの原料は全て門司港に20フィートコンテナで荷揚げされていた。門司では従来から門菱港運が取り扱い、門司でバン出し保管の上、毎日トラック輸送で持ち込んでいた。当時の輸入生ゴム大手は(株)加商で、その他丸紅、伊藤忠商事も後発であったが販売には食い込んで、門司港揚げであった。伊藤忠商事の大阪物資部の桜井氏としては、遠矢の提案に興味持って可能性を調査して、オーツタイヤの原料部に提案をされ、当該本船の利用の確約を貰われた。また取り扱いの特殊作業については大阪支店の鮫島君の助言と指導で行うことを取り付け、彼には志布志支店の取り扱いを強力にアプローチして貰った。これは大阪支店の鮫島君が伊藤忠商事大阪の物流部の桜井さんとの良い関係を作ってくれたので、話がトントン拍子に進み、また本社末安次長の助言及び協力があって進んだ結

果、初めての重大项目となった。

諸々の問題もあったが、東洋、日通、大雅商船、伊藤忠商事の協力で平成元年秋に輸入が開始され約3年間続いたが、その後、船会社大雅商船の問題で、南泰国際海運への移行、また航路再編と運賃改定等もあって取り扱いを中断せざる負えなくなって、当該貨物は再度門司港へシフトされ、当該貨物の取り扱いは終了した。

（２）東洋埠頭の通関業務取得

このオーツタイヤの生ゴム取り扱いが東洋埠頭としては、のちの住友ゴム工業（株）宮崎工場の全ての原料の取り扱い、白河工場のカーボンブラックの取り扱いとなり、山下回漕店の名古屋工場、泉大津工場のカーボンブラック取り扱いの基礎となって行くことは誰も予想してなかった。

当時は、当該貨物（輸入生ゴム）を含め、台湾産、韓国産、北朝鮮産の稲わら、タイ産のシュガーケントップ、韓国向け研磨剤（パーミス）等の諸々の貨物の輸出入通関手続きは東洋埠頭の荷主である全農サイロ(株)志布志支店に依頼していた。輸入生ゴムを含め輸出入貨物の取り扱いが順調に推移して来たので、志布志東洋埠頭として通関業を取得する考えを進言したところ、岩橋社長（支店長）が東京本社へ打診したところ、東洋埠頭志布志支店での取得が良いとなった。当初は保税倉庫同様に志布志東洋埠頭での取得を考えたが、親会社の指示に従い、通関業の取得を開始した。この件では鹿児島税関支署志布志出張所の外村所長（東洋埠頭の2代目の顧問）のご協力とご指導があったのは幸いであった。

外村所長より、税関OBに奉職場を提供することが早道であると提案され、南日本くみあい飼料の参与の新保さんが、更新の時期に来ているので直接相談したらと助言を貰った。先述した輸入糖蜜の取扱いの経緯（昭和62年当時）の中で、新保さんとの接触で、その後の付き合いへと発展した。

輸入糖蜜タンクは、全農サイロの敷地内にあったので、糖蜜は全農サイロが扱うのだから、手伝い程度の理解はしていたが、岩橋部長よりこの貨物及び施設は(株)組合貿易より東洋埠頭が直接請負ったので、全てを当社で取り扱うと言われ、一瞬たじろいだ。この貨物は鹿児島港湾運送時代、パイプラインの破損、納入ポンプの破裂等色々苦い思い出があり、出来るものなら担当から外れたかったが、会社が請負っていると割り切り、業務を遂行することにした。この貨物取り扱いについて志布志営業所がご指導いただいたのが、当時の南日本くみあい飼料の新保顧問（長崎税関OB）で、組合貿易の事業所長は経済連の手配の出向者（鹿児島大学農学部教授）の石神所長であった。この両名（石神所長・加藤君）に新保顧問が諸々の業務

を指導されていた。実質は東洋埠頭が派遣した加藤社員が実務全体を行うことになっていた。

この新保顧問と組合貿易志布志事業所の中でお会いした時にはともに驚いたものであった。早速、新保顧問が岩橋部長に、「当該業務は私より遠矢君が本船業務、入出庫、保管業務、通関業務全般を細分まで周知しているので、この人に習ってください」と言われたようで、部長から確認があった。間違は無いが飼料原料で一番取り扱いをしたくない貨物であると述べたが、これが君の仕事だと言われて任されてしまった。

当該貨物本船は先述のように、志布志港開港の最初の外航入港本船であったので、鹿児島税関支署より入港手続き、貨物の搬入手続き等について輸入商社（組合貿易）、通関業者（全農サイロ）、取り扱い業者（東洋埠頭）の関係者で鹿児島支署にて会議を行うと招集があった。この時に、鹿児島税関支署から組合貿易経由で出席の要請があり、岩橋部長より当該会議への出席の話がきた。会議の最後に鹿児島支署の統括審査官の小山田氏が「東洋埠頭の遠矢氏は当支署の各担当官を周知し、当該業務の作業及び輸入通関までを熟知しているので、取り敢えずは遠矢氏の指示に従って進め下さい」と言われた。

新保参与は遠矢が鹿児島港湾運送時代に輸出入通関及び保税部門の担当していた時の統括審査官で、その後長崎本関の輸入部長を歴任された方である。平成3年に新保さんの東洋埠頭への着任以来通関士に平成元年に合格した2名（富高社員、加藤社員）を指導して貰い、通関業を当時の本社の東町事務所で開始するに至った。

（以上、志布志港のコンテナ化黎明期まで）