

志布志港における農林水産物 輸出拡大方策について ～空コンテナの有効活用と農林水産物を海上輸 送するための支援～

小田 栄治¹・貞弘 行雄²・木之下 天晟³

^{1, 2, 3}九州地方整備局 志布志港湾事務所 工務課 (〒899-7102 鹿児島県志布志市志布志町帖 6617-182)

志布志港の港湾利用状況においてコンテナによる取扱貨物の8割が外貨である。このうち輸出については、多くの空コンテナがあり、非効率な輸送が生じている。本港の就航状況は、国内主要港(東京、大阪、那覇等)への長距離フェリー・RORO 航路と、アジア各国と国内フィーダーのコンテナ定期航路で結ばれている。周辺のハブ港を利用することにより、世界中どこへでも、志布志港から荷物の送り出しが可能となることから、輸出拡大の可能性は十分に考えられる。

そこで本稿では、志布志港におけるコンテナ貨物取扱の動向やターミナルの利用状況を踏まえ、農林水産物輸出拡大方策について報告するものである。

Key Words: 志布志港, 輸出コンテナ, CRU,

1. 志布志港のコンテナ取扱状況

本港は鹿児島県東部の宮崎県との県境に位置し、南九州地域を主たる背後圏とする重要港湾である。

2009年に国際コンテナターミナルが供用開始され、現在、韓国航路(週6便)、中国航路(週2便)、台湾航路(週1便)及び国際フィーダー(週2便[神戸港積替])の4航路週11便の定期航路が就航している。(図-1)

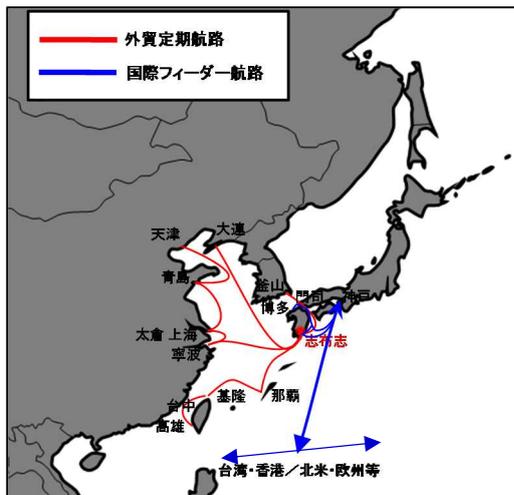


図-1 志布志港の外貨コンテナ定期航路就航状況

近年ではコンテナ貨物取扱量が10万TEU (TEUとは、20フィートコンテナ1個を単位としたコンテナ数量) を超えている。(図-2)

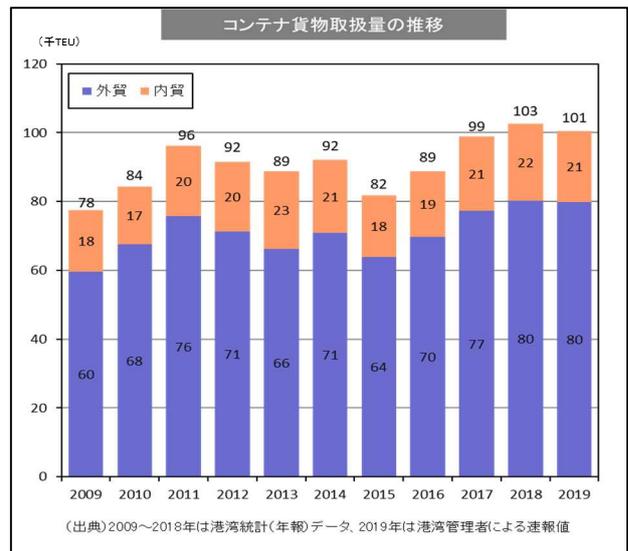


図-2 志布志港のコンテナ貨物取扱量の推移

コンテナ取扱貨物量のうち約8割は外国貿易によるものであり、輸入においては約半分が飼料関係と、南九州地域の主要産業である畜産業を支える、飼料供給基地と

しての役割も担っている。

輸出においては、ゴム製品を始め順調に利用されているところであるが、輸出の約8割は空コンテナであり、時にコンテナヤードを逼迫する事態となるため、その輸送・保管が課題となっている。(図-3)

一方で鹿児島県は農林水産活動が盛んな地域であり、これまでも良質な商品を提供しているところであるが、今後も更に輸出を強化していく動きがある。(図-4)

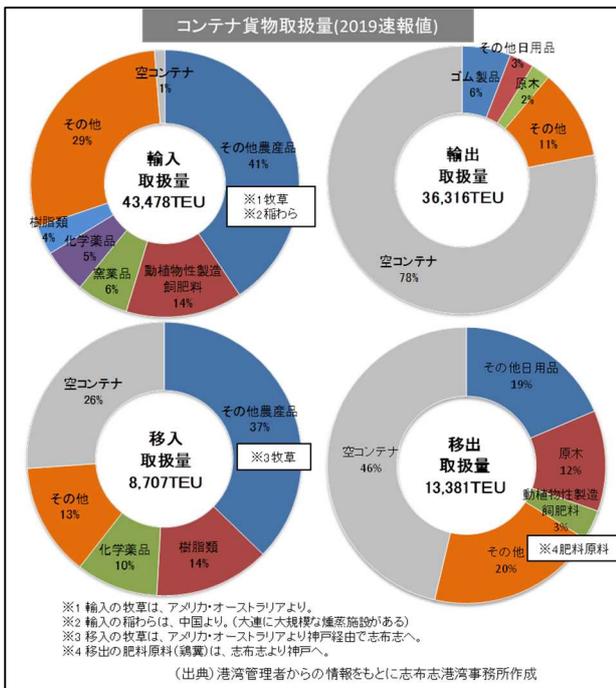


図-3 志布志港のコンテナ貨物取扱量

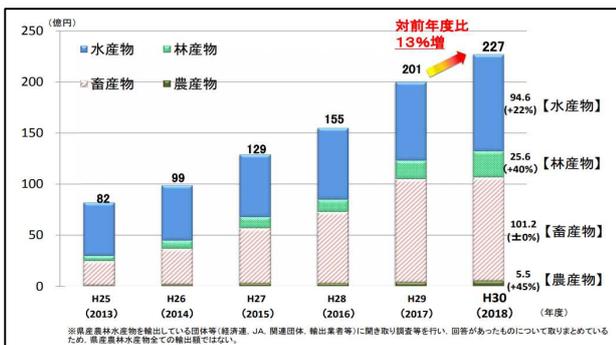


図-4 鹿児島県の農産品輸出額

本稿では2013年と2018年に行われた全国コンテナ貨物流動調査を活用して、志布志港を利用する可能性の高い輸出品の抽出と志布志港近隣に豊富な生産力をもつ農林水産物の輸出について検討し、港湾における今後の課題・対策の報告を行うものとする。

2. 志布志港における主要輸出品目の現況

(1) 輸出品目の流動状況

全国コンテナ貨物流動調査における2018年のコンテナ貨物取扱量に関しては、九州第3位であるが、輸出に限ってみれば九州第6位まで後退する。また輸出の全体の約8割を空コンテナが占めており、全港平均の約3割と比較しても空コンテナの割合が高い水準であることが判る。

これら空コンテナを除いたコンテナの流動について生産地から消費地まで調査しているコンテナ貨物流動調査によれば、2018年における志布志港の背後(鹿児島、宮崎)で生産された品目のうち、志布志港を利用している割合は全体の2割、隣県の宮崎は5%の利用となっている。これは博多港や北九州港と比較すると低い水準である。(図-5)

生産地	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県
北九州港	46.9%	2.2%	6.4%	5.8%	15.3%	14.1%	3.8%
博多港	45.2%	64.5%	60.0%	74.0%	8.9%	51.6%	12.9%
志布志港	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.9%	17.4%
その他港湾	7.9%	33.2%	33.6%	20.2%	75.7%	29.4%	65.8%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図-5 生産地別の志布志港取扱貨物量

(2) ゴム製品の輸送状況

生産地宮崎県において神戸港を利用して輸出しているケースがある。(表-1)この取扱品目はゴム製品が半分を占めており、2013年と2018年のコンテナ取扱貨物量を比較すると増加している傾向である。(表-2)

生産地	船積港	H25(2013) (7レフトン/月)	H30(2018) (7レフトン/月)	全体に占める割合 H30(2018)	順位
宮崎県	神戸港	6,932	11,640	13%	4
	博多港	49,197	44,663	52%	1
	北九州港	2,222	12,231	14%	3
	細島港	12,589	12,668	15%	2
	志布志港	1,888	4,238	5%	5

表-1 宮崎県を生産地とする貨物の輸出港湾の取扱貨物量(上位5港)

生産地	船積港	品目	H25(2013) (7レフトン/月)	H30(2018) (7レフトン/月)
宮崎県	神戸港	ゴム製品	595	5,046

表-2 生産地宮崎県における神戸港取扱貨物量

このゴム製品について船積港である神戸港までの輸送方法を整理した。(図-6)

神戸港までの 輸送手段	H25 (%)	H30 (%)
トレーラー（陸送）	88.4%	78.4%
博多港経由	0.5%	8.5%
志布志港経由	11.1%	13.1%
総計	100.0%	100.0%

図-6 ゴム製品 神戸港までの輸送手段

志布志港の国際フィーダ(海送)も徐々に伸びてはいるが、神戸港までのロングドレージ(陸送)が支配的となっている。陸送貨物についてはコストが高いことが想定される為、今後志布志港への取り込みも期待できる。

(3) 水産品の輸送状況

生産地鹿児島県において博多港利用しているケースがある。(表-3)この取扱品目として水産品が約3割を占め、2013年と2018年のコンテナ取扱貨物量を比較すると増加している傾向である。(表-4)

生産地	船積港	H25(2013) (フレート/月)	H30(2018) (フレート/月)	全体に占める割合 H30(2018)	順位
鹿児島県	神戸港	2,692	3,915	15%	3
	博多港	2,899	3,474	13%	4
	八代港	232	1,750	7%	5
	川内港	4,636	11,553	43%	1
	志布志港	5,602	4,692	17%	2

表-3 鹿児島県を生産地とする貨物の輸出港湾の取扱貨物量(上位5港)

生産地	船積港	品目	H25(2013) (フレート/月)	H30(2018) (フレート/月)
鹿児島県	博多港	水産品	38	864

表-4 生産地鹿児島県における博多港取扱貨物量

生産地鹿児島県からの水産品は、その多くが博多港を利用し、タイ、ベトナムなどの東南アジアに輸出されている。また、アメリカ合衆国への輸出も行われており、輸出量は増加傾向にある。(表-5)

生産地	船積港	仕向国	H25(2013) (フレート/月)	H30(2018) (フレート/月)	全体に占める割合 H30(2018)
鹿児島県	博多港	ベトナム		371	42.9%
		タイ		344	39.8%
		アメリカ合衆国	38	149	17.2%

表-5 生産地鹿児島県における博多港の仕向国別取扱貨物量

博多港が多く利用される要因は、タイ、ベトナム向けの定期航路が就航しているからと考えられる。志布志港からもタイへの輸出は可能であるが、神戸港積み替えて輸出するため、輸送コストが割高となる傾向であり、志布志港利用にあたっての課題でもある。

(4) その他畜産品の輸送状況

鹿児島県は畜産品の輸出量が最も多いにも関わらず、志布志港の輸出量は減少している。その理由として、国内フェリーの利用増加が考えられる。

2013年から2018年の間で、九州の港湾から神戸港にシフトチェンジしていることが分かる。(図-7)

特に、2013年時点ではフェリー等の国内輸送が無かったのに対し、さんふらわあ(さつま・きりしま)の新造船(2018.9.15就航)によって、その部分が増加していることや神戸港への国際フィーダー航路も要因の一つと考えられる。

生産地	船積港	仕向国	H25 (フレート/月)	H30 (フレート/月)
宮崎県	神戸港	台湾		79
		香港	1	
		タイ		415
		カンボジア		141
総計			1	635

生産地	船積港	仕向国	H25 (フレート/月)	H30 (フレート/月)
鹿児島県	神戸港	香港		13
		タイ	15	502
		シンガポール		20
		カンボジア		17
総計			15	552

図-7 生産地別 神戸港その他畜産品取扱量

なお、2019年12月から、約20年ぶりに中国への牛肉輸出再開などといった動向もあることから、今後の輸出拡大が期待される。

3. 輸出拡大方策

空コンテナの有効活用と農林水産物を海上輸送するための支援を以下に述べる。

(1) CRU (コンテナラウンドユース) への取り組み

CRUとは、輸入者が輸入に用いた後の空コンテナを港に戻さず輸出者へ空コンテナを直接輸送するものであるため、港のコンテナヤード内に空コンテナを仮置きすることがなくなり、空コンテナの輸送、保管にかかる余分な費用及びCO2排出量の削減、トラックドライバー不足への対応や、コンテナ滞留の解消につながる事が考えられる。(図-8)

CRUを行うためには、輸出において協力者が必要であり、運賃は安価となっても、輸出者が貨物を集約するための時間を要する場合の負担やコンテナグレードのマッチングなど慎重な調整が生じる。

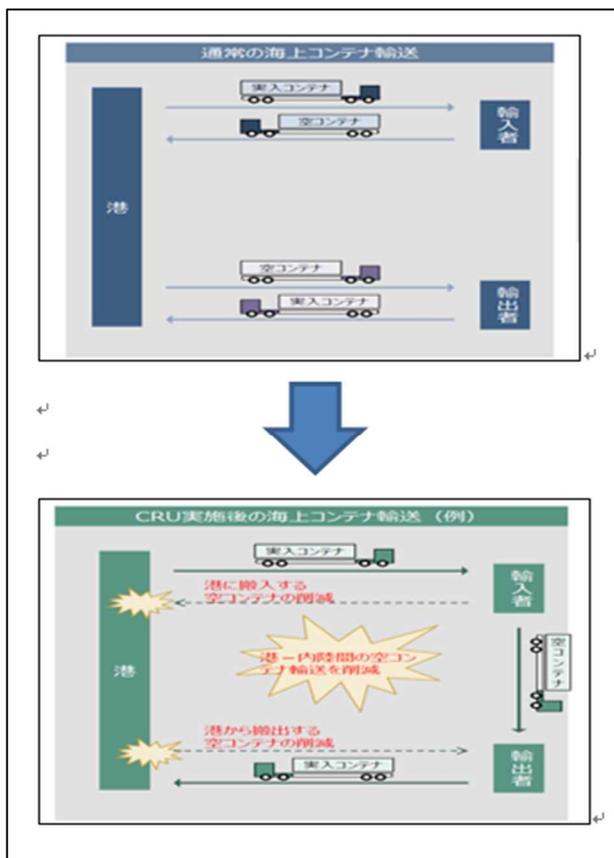


図8 通常海上輸送とCRU
(コンテナラウンドユース) との比較

(2) 農産品の輸出の可能性

サツマイモは、鹿児島県と宮崎県の両県だけで生産量が全国の約5割を占めており、そのうち志布志港の背後地域でもある大隅地域だけで県内生産量の約4割を占める豊富な生産量を有している。

このサツマイモを輸出する観点で考えた場合、輸送にあたり適切な温度管理が必要であるが、現在志布志港周辺には、大量に輸出するための保管箇所が少ないため、長期間保存を可能とするための低温倉庫が設置されれば、安定した物量確保につながると考えられる。なお、サツマイモだけでなく、農産品には様々な貯蔵最適温度や保管条件があるため、それらに対応する低温倉庫が設置されれば、更なる輸出拡大にもつながると考える。加えて、輸出先の国の港周辺にも低温倉庫が拡充されることで、農産品の良好な品質を海外に提供することができる。また、輸出量の状況によっては、コンテナヤード内のリーファ電源の確保も必要となる。

一方、サツマイモが原料である焼酎は、厳格な温度管理まで求められないため長期的な保存管理が可能のため、リーファコンテナである必要がない。鹿児島県と宮崎県の焼酎売上が全国の約5割を占めており、十分な生産力がある。これら焼酎が海外に宣伝されることで、今後の輸出につながる可能性がある。(図9)

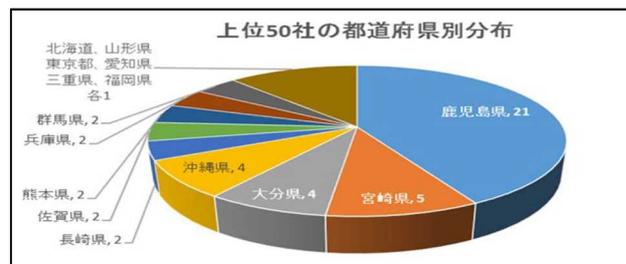


図9 焼酎メーカー売上高上位50位(都道府県別)

また、現在整備中の都城志布志道路が完成すれば、宮崎県都城市から志布志港までの所要時間が40分となり、背後圏の広がりによって、今後の更なる発展が期待される。

(3) ダイレクト航路の就航

志布志港の航路は現在、台湾、中国、韓国への航路が就航しているが、東南アジア地域に向けての輸出は、一端他港で積み替えて輸送されている状況であるため貨物のリードタイムが長くなり、輸送コストが割高となる。

東南アジア方面へのダイレクト航路が就航されれば、リードタイムが改善される。できれば、志布志港の位置的な優位性を活かして、海外港へ寄港する国内のラストポートになることで、リードタイムが向上する。

(4) 補助制度の有効活用

鹿児島県や志布志市では、コンテナの利用について、輸送にかかる費用を補助しコンテナ利用を活性化させる施策がある。

鹿児島県では、荷主企業向けに志布志港を利用した輸送実験において、経費の一部を補助する輸出入促進トライアル事業が行われている。

志布志市では、新規や継続の港湾利用者が行う輸出入又は農林水産品の輸出コンテナ1TEUの利用、リーファコンセントの使用料に対して、一部が助成される。

これらの制度を有効活用することで、積替えによる割高な輸送費のコストが抑えられる。

4. まとめ

島国である資源小国のわが国において、港湾の役割は重要であることは明らかであり、志布志港における農林水産物輸出拡大を実現することで地域経済の発展にも直結するものとする。農林水産物は温度管理が多種にわたるため、今後も港湾利用者や生産者の産業活動について企業ヒアリングを行い、空コンテナの活用と農林水産品の輸出拡大につながる有効策を検討していきたい。