

NYKグループ各社で繰り広げられる活動を、多彩な素材から無限の創造を繰り返す万華鏡に例え、紹介していきます。

温州ミカン、

NYKグループは、CA (Controlled Atmosphere) コンテナ[※]で世界各地の食材を輸送している。2013年度からは、日本産青果物の輸出にも取り組んできたが、そのほとんどが2週間程度で到着する東南アジア向けであった。今回、初めて輸送日数50日を超えるフランス向け青果物輸送の相談が舞い込んだ。

輸出手続きから現地配送まで一貫輸送の窓口となった(株)ユニエツクス、海上輸送を請け負ったNYK Container Line (株) (以下、NCL)、CAコンテナ内の設定条件など輸送コンサルティングを担当した(株)MTI、まさにNYKグループの総力を挙げた新たな挑戦。結末はいかに！

※ CAコンテナ：リーファーコンテナ内の温度に加え、酸素および二酸化炭素の空気組成を長期貯蔵に適する状態にコントロールし、青果物の劣化・追熟を抑制して鮮度を維持する仕組み

(インタビュー 2月24日)

Interview



(株)ユニエツクス
物流営業本部 営業開発グループ
吉岡 幸祐さん(左)

(株)MTI
取締役 営業グループ グループ長
田村 健次さん(中央)

NYK Container Line (株)
関西支店 営業部 営業第二グループ グループ長
小島 道彦さん(右)

ライバルは航空輸送!!

青果物は収穫後も人間と同じように、酸素を吸って二酸化炭素や水分などを吐き出し「呼吸」をしている。そのためのエネルギーとして、青果物自身の糖分などが使われるので、収穫後、時間がたつと鮮度が落ち、おいしくなくなる。だから運賃は高くても、とにかく輸送時間の短い航空輸送で、というのが日本の青果物輸出のセオリー。結果、輸送費=航空運賃の高さが障害の一つになり、なかなか海外での販路が拡大できていない。

時間はかかるが、海上輸送で費用を抑えて運べたら。それをかなえるのがCAコンテナによる輸送だ。MTIの田村さんは、「CAの仕組み自体はどの船社でも使えるもの。差別化のカギとなるのが、これまでグループで培ってきた輸送環境などに関するノウハウ。青果物と一口に言っても、ナスやキュウリとキャベツやモモではCA輸送条件が異なります。1本のコンテナ内に多いときには50品目程度の青果物が混載されるので、MTIでは品目ごとの最適な温度や酸素濃度、また梱包や積み付け位置なども含めてトータルにアドバイスしています」と語る。



青果物輸出のイロハ

フランス向け輸送の依頼があったのは、温州^{うんしゅう}ミカン・ユズ・ハッサクなどのかんきつ類。青果物の輸出には植物検疫制度がつきもので未経験者には分かりにくい。「特に、欧州は防疫という意味でルールが非常に厳しくて。かんきつ類の輸出には生産園地、選果・梱包施設ごとに事前登録が必要です。さらには栽培地でミカンバエ(害虫)に関する検査を受けなくてはなりません」。多くの生産者は、こうした手続きの複雑さ・煩雑さでつまづいてしまうのだとユニエツクスの吉岡さんは言う。

そこで、ユニエツクスは植物検疫の経験とノウハウを生かし、生産者を全面的にサポート。フランスの協力会社で、食品専門物流業者のSEAFRIGO社と現地植物検疫・通関手続きについても入念な打ち合わせをし、揚げ地側の受け入れ態勢も万全に整えた。

日本側植物検疫をクリアし、貨物が輸出できる状態になり迎えた2016年12月5日、大切な初荷がユニエツクスの倉庫に到着。12月7日には神戸でCAコンテナに積み付け、気密性を保つためのCAカーテンを開口部に取り付けてドアが閉められた。その後、コンテナ内の装置から窒素ガスが充てんされ、いよいよCA状態に。ここから、揚げ地であるルアーブル(フランス)までの約2カ月間、温州ミカンはいわば「冬眠状態」に入った。

スエズ運河を渡る

毎日届く船上レポート

コンテナがターミナルに搬入された後、ターミナルオペレーターや本船とコミュニケーションを取るのにはNCLだ。複数船社による共同配船を行っているため、いつ船積みされるかにより、運航船社や積揚地のターミナルが変わる。CAコンテナはきめ細やかなケアが必要となるため、ターミナルオペレーターや本船には、NCLとMTIから入念な指示を出した。それに応えるよう、船積み後は1日に2回、本船から直接レポートが届いた。

「酸素・二酸化炭素濃度や温度などの数値に異常がないか、赤道付近も通る遠洋航海に無事耐えてくれているか、ドキドキしながらレポートを確認する毎日。年末年始を挟んでいたもので、今年の年越しは気が気ではありませんでした」。NCLの小島さんは、気をもんだ2カ月間をそう振り返る。

CAブレークの後に

17年1月22日、ルアーブルに入港後、閉め切っていたベンチレーションを開け、コンテナ内の空気を外気と同じ状態にした。CAブレークと呼ばれるこの作業により、船上で長く眠ったまま海を渡った温州ミカンがようやく目を覚ました。

翌日には、倉庫での荷主による検品だ。赤道直下を通り、スエズ運河を渡った温州ミカン。約2カ月の船旅を終えた結果は、「これなら問題ありません。航空輸送した時よりも品質が良いほどですよ」と荷主からお墨付きをもらった。フランスでの検品に立ち会った吉岡さんは、サンプルで食べた温州ミカンのみずみずしさとたっぷりの甘みに感激。その後、果物はパリの日本料理店に運ばれ、現地シェフの試食会で提供され、食の都パリのシェフからも、「とてもおいしい」との評価を得た。

日本の青果物とNYKグループの技術・ノウハウが認められた瞬間であった。



1 大切な初荷を積み付け

2 CAカーテンを取り付け

3 気密性を保ち空気組成をコントロール

4 海上を進む

5 CAカーテンを切断し、デバンニング開始

6 荷主による検品

7 変わらず、おいしいまま

「日本のおいしい果物や野菜を世界に売り込みたいお客さまは多い。その要望に応えるためにも、技術・ノウハウのブラッシュアップに努め、CAコンテナでの輸出を当たり前にするのが夢」と口をそろえる関係者。CA輸送は、海上輸送にとどまらず、検疫・陸送・保管・温度／湿度調整などグループ各社のノウハウを結集させなければ成り立たない。経済成長戦略の一環として日本政府も力を入れる農産物・食品の輸出をNYKグループ一丸となって後押しするべく、今後も挑戦は続く。

