連載 北部九州地域経済の予測分析－第3回－

北部九州における国際海上コンテナ貨物の動向

監修 国際東アジア研究センター主任研究員 坂本 博

1. コンテナ貨物に関する統計データの概要

国際東アジア研究センターでは，これまで多くの物流研究および調査を行ってきた（日本港湾協会・国際東アジア研究センター，2010；藤原，2010，2011；藤原，田村，谷村，2012 など）。物流の実態を把握することは非常に重要である。そこで今回は，港湾の統計データに着目し，全国および北部九州（北九州港・博多港）における国際海上コンテナ貨物の動向と今後の取扱量の推計を行うことにする。

輸出入コンテナ貨物量に関する統計データは，国土交通省の「港湾調査（港湾統計年報）」および北九州市港湾空港局が公表している「北九州港港湾統計」，福岡市港湾局が公表している「博多港港湾統計年報」が利用可能である。「港湾調査（港湾統計年報）」は暦年（当該年の1月1日～12月31日）で毎年公表されており，最新年次が2010年（平成22年）である。「北九州港港湾統計」，「博多港港湾統計年報」も暦年（当該年の1月1日～12月31日）で毎年公表されているが，最新年次は2011年（平成23年）である。

また，「港湾調査（港湾統計年報）」，「北九州港港湾統計」，「博多港港湾統計年報」の単位はTEUベースのコンテナ個数である(注1)。TEUベースのコンテナ個数には空コンテナを含まず，実入コンテナのみとなっている(注2)。ちなみに，空コンテナを含めると輸出と輸入の個数が同じになる。

「北九州港港湾統計」には，TEUベースのコンテナ個数以外に貨物数量としてフレート・トンによるトンベースのデータがある(注3)。一方，「博多港港湾統計年報」には，海上出入貨物の品目別貨物量としてトンベースのデータがある。

さらに，「港湾調査（港湾統計年報）」，「北九州港港湾統計」の発着地区分は仕向港・仕出港で，「博多港港湾統計年報」の発着区分は最終船卸港・最初船積港である(注4)。

よって，データの出所により単位の違いや発着地の区分の違いなどの相違点があるため，単純比較は難しく，比較する際には極力同じ基準のデータを用いることにしたが，項目別ではデータの基準が違う場合もあるため注釈には注意が必要である。

2. 全国および北部九州における国際海上コンテナ貨物量の推移

2.1 全国の仕向国・仕出国別輸出入コンテナ個数の推移

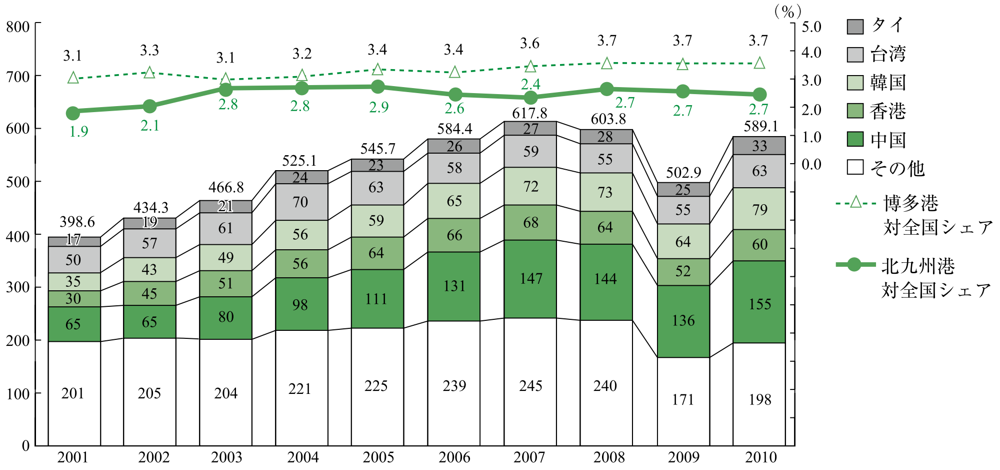
全国の仕向国・仕出国別輸出入コンテナ個数の推移（ダイレクトコンテナ(注5)，実入コンテナのみ）は「港湾統計年報」から収集した。

輸出コンテナの取扱個数はこの10年間に398.6万TEUから589.1万TEUへと190.5万TEU増加した。10年間の推移をみると，2007年（H19年）をピークに取扱個数は減少に転じ，リーマンショック後の2009年（H21年）は大幅な落ち込みとなっている。2010年（H22年）には若干持ち直したものの，2008年以前の水準に戻るかどうかは不透明である。（図1）

輸入コンテナの取扱個数は，この10年間に590.4万TEUから765.2万TEUへと174.8万TEU増加した。輸出コンテナに比べて取扱個数は圧倒的に多いものの，輸出入格差は10年前の1.5倍から1.3倍へとやや縮小している。10年間の推移をみると，この数年の取扱個数はほぼ横ばいで推移しており，輸出同様，リーマンショック後の2009年（H21年）は大幅な落ち込みとなっている。ただし，輸出と違って翌年（2010年）には2008年以前と同程度まで回復している。（図2）

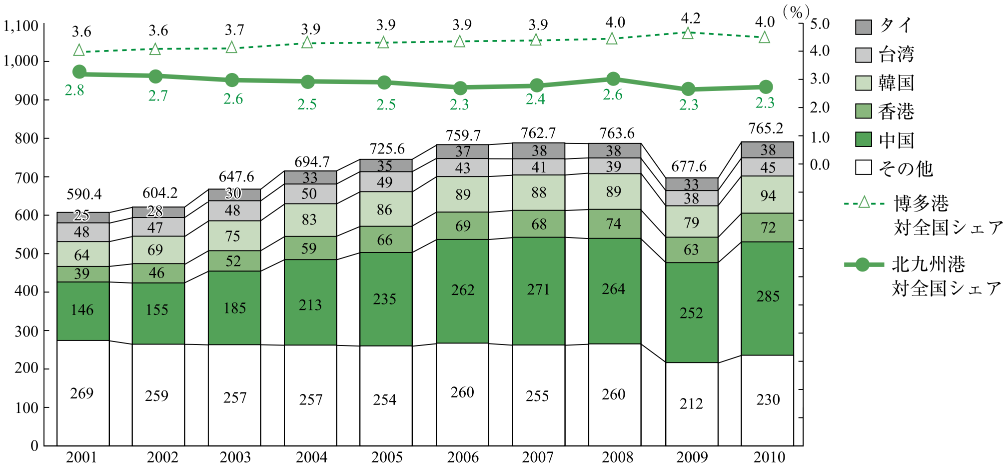
輸出・輸入ともに年々中国，韓国，台湾，タイといったアジア向けコンテナの占める割合が高まっており，特に中国向けのシェアは輸出で10.0ポイント，輸入で12.6ポイント増加して

図1　全国の仕向国別輸出コンテナ取扱個数と北九州港，博多港の対全国シェア（単位：万TEU，%）



（出所）「港湾統計年報」をもとに，㈱日本統計センターによる計算（以下，明記していないものは全て同じ）

図2　全国の仕出国別輸入コンテナ取扱個数と北九州港，博多港の対全国シェア（単位：万TEU，%）



いる。
香港向けや韓国向けも僅かに増加しているが，台湾向けはシェアを下げてきている。

北九州港と博多港のコンテナ貨物取扱個数の対全国シェアをみると，北九州港の輸出シェアは 2001 年の 1.9％から 2.6％に上昇しているものの，近年はほぼ横ばいである。輸入シェアは輸出シェアよりも若干高かったものの，2001 年の 2.8％から 2.3％へと低下傾向にある。博多港の輸出シェアは 2001 年の 3.1％から 3.7％に上昇し，輸入シェアも 2001 年の 3.6％から 4.0％に上昇するなど，輸出，輸入ともに一貫して上昇傾向にある。

2.2　北九州港，博多港の輸出入コンテナ個数の推移

北九州港のコンテナ貨物は，輸出が 2001 年の 7.5 万 TEU から 15.2 万 TEU へと増加し，年平均伸び率も 8.10％と高い伸びとなっている。輸入は 2008 年に 19.9 万 TEU と過去最高の取扱個数となったが，2010 年には 2007 年以前の水準（18 万 TEU 前後）に戻っている。前述したとおり，北九州港の輸出貨物の対全国シェアは相対的に高まってきており，今後も輸出貨物の増加が期待できるものの，輸入貨物の取扱個数は伸び悩み，対全国シェアも低下傾向にあることから，輸入に関しては北九州港の位置づけの低下が懸念される。

10 年前の北九州港の輸出入格差は 2.22 と 2 倍を超えており，輸入に傾倒した状況にあったが，2010 年の輸出入格差は 1.17 で輸出入のバランスは改善してきている。（図 3）

博多港のコンテナ貨物は，2001 年の輸出が 12.5 万 TEU から 21.6 万 TEU へと増加し，年平均伸び率は 6.27％と北九州港よりも低い。輸入は直近の 2010 年に 30.9 万 TEU と過去最高の取扱個数となり，北九州港の 1.7 倍の取扱個数となっている。博多港でも北九州港同様，輸入超の状況にあるが，輸出入格差は 2001 年の 1.69 から 2010 年の 1.43 とあまり変化はみられない。（図 4）

図 3　北九州港の輸出入コンテナ貨物取扱個数（ダイレクト・実入）（単位：千 TEU）

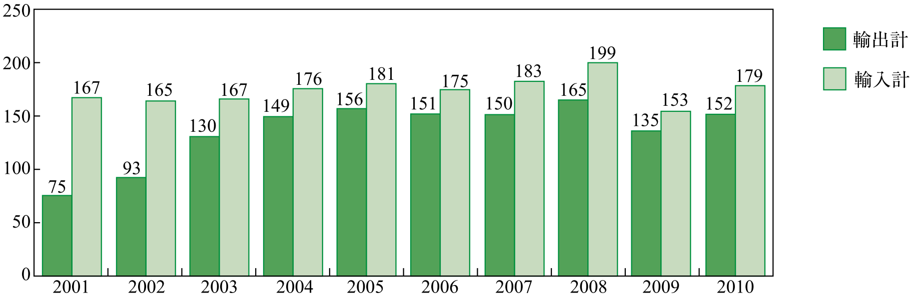
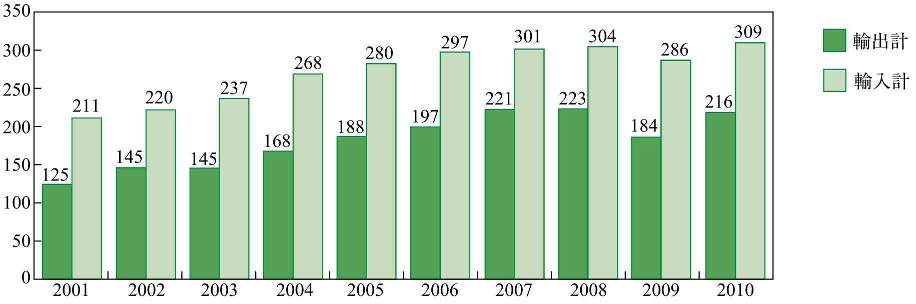


図 4　博多港の輸出入コンテナ貨物取扱個数（ダイレクト・実入）（単位：千 TEU）

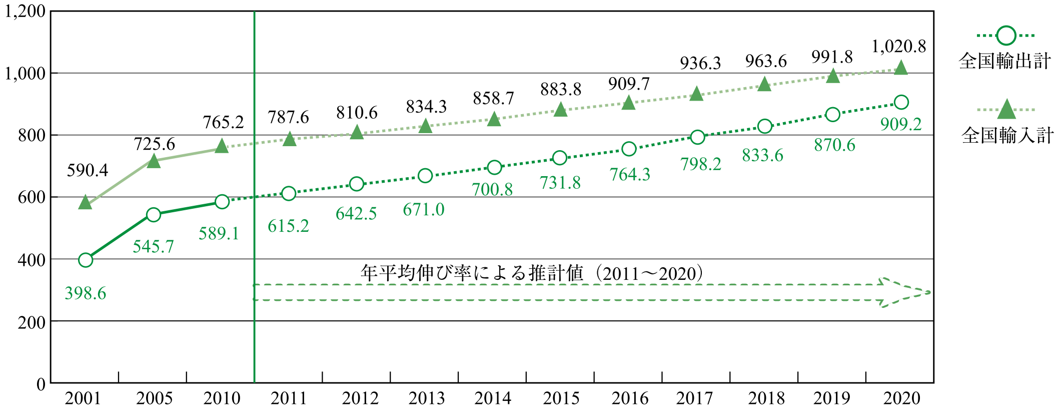


2.3　全国，北九州港，博多港の輸出入コンテナ個数の推計

全国，北九州港，博多港の輸出入コンテナ貨物取扱個数について，2001 ～ 10 年までの 9 年間の年平均伸び率を用いて，今後 10 年間の取扱個数の推計を行った。ちなみに，全国の年平均伸び率は輸出が 4.44％，輸入が 2.92％，北九州港の年平均伸び率は輸出が 8.10％，輸入が 0.72％，博多港の年平均伸び率は輸出が 6.27％，輸入が 4.31％である。

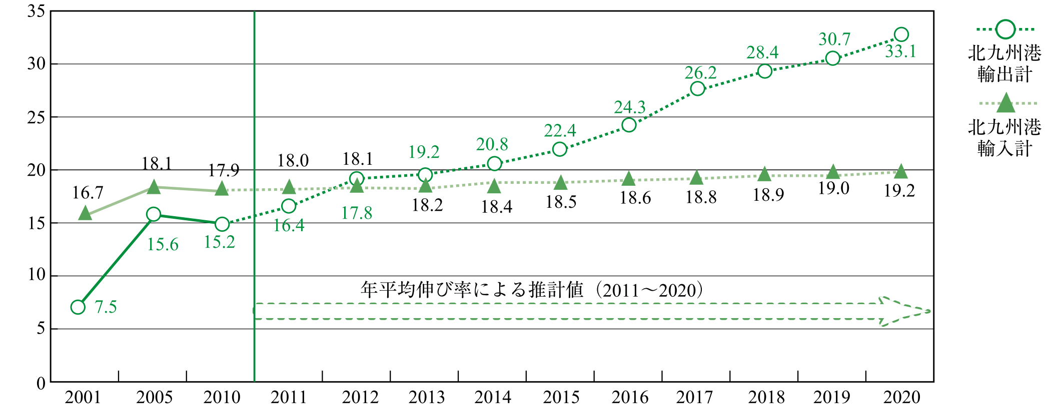
推計の結果，10 年後（2020 年）の全国のコンテナ取扱個数は，2010 年に比べて輸出が 320.1 万 TEU 増加して 909.2 万 TEU に，輸入が 255.7 万 TEU 増加して 1,020.8 万 TEU となる。北九州港のコンテナ取扱個数は輸出が 17.9 万 TEU 増加して 33.1 万 TEU に，輸入がほぼ横ばいの 19.2 万 TEU となる。博多港のコンテナ取扱個数は輸出が 18.1 万 TEU 増加して 39.8 万 TEU に，輸入が 16.3 万 TEU 増加して 47.2 万 TEU となった。全国のコンテナ取扱個数は，輸出，輸入ともに 2010 年時点の 1.5 倍前後に，北九州港は輸出が 2.2 倍，輸入はほぼ横ばい，博多港は輸出が 1.8 倍，輸入が 1.5 倍になると推計される（図 5，図 6，図 7）。

図 5　全国の輸出入コンテナ個数の推計値（単位：万 TEU）



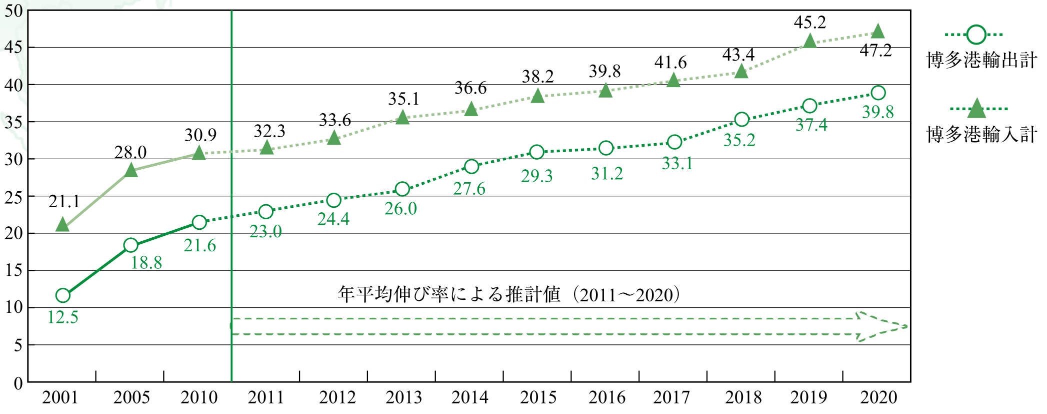
（出所）㈱日本統計センターによる計算

図 6　北九州港の輸出入コンテナ個数の推計値（単位：万 TEU）



（出所）㈱日本統計センターによる計算

図 7　博多港の輸出入コンテナ個数の推計値（単位：万 TEU）



（出所）㈱日本統計センターによる計算

3.　北九州港，博多港の仕向国・仕出国別輸出入コンテナの取扱状況

3.1　北九州港，博多港の仕向国・仕出国別輸出入コンテナ個数の推移

北九州港のコンテナ貨物の仕向国･仕出国をみると，輸出では韓国向けのシェアが年々高まっており，10 年前に最大のウェイトを占めていた台湾のシェア（35.0%→26.6%）は著しく低下している。輸入では一貫して中国がほぼ半数を占めているものの，輸出同様，韓国の伸長が著しく，台湾のシェアは大きく低下している（図 8，図 9）。

博多港のコンテナ貨物の仕向国・仕出国をみると，輸出，輸入ともに北九州港よりもその他国・地域のシェアが高い。ただし，輸出は 10 年前に比べてその他国・地域のウェイトは大きく低下しており，中国，香港，韓国，台湾といったアジア地域に特化した構造に転換しつつあるといえる。

輸出では，北九州港に比べて中国のシェアは相対的に小さく，直近の 2010 年に最大シェア 36.4％を占めているのは韓国である。輸入では中国のシェアが年々上昇傾向にあり，直近の

図 8　北九州港の仕向国別輸出コンテナ個数の構成比（ダイレクト・実入）（単位：％）

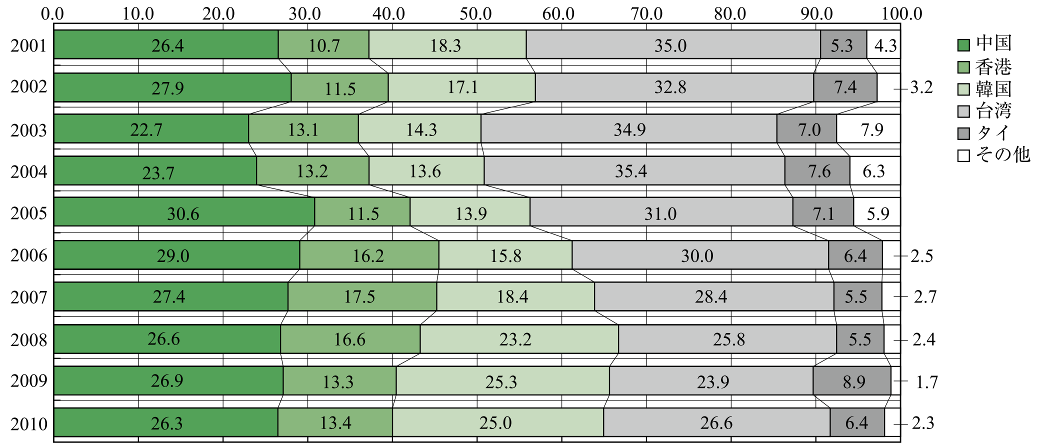


図 9　北九州港の仕出国別輸入コンテナ個数の構成比（ダイレクト・実入）（単位：%）

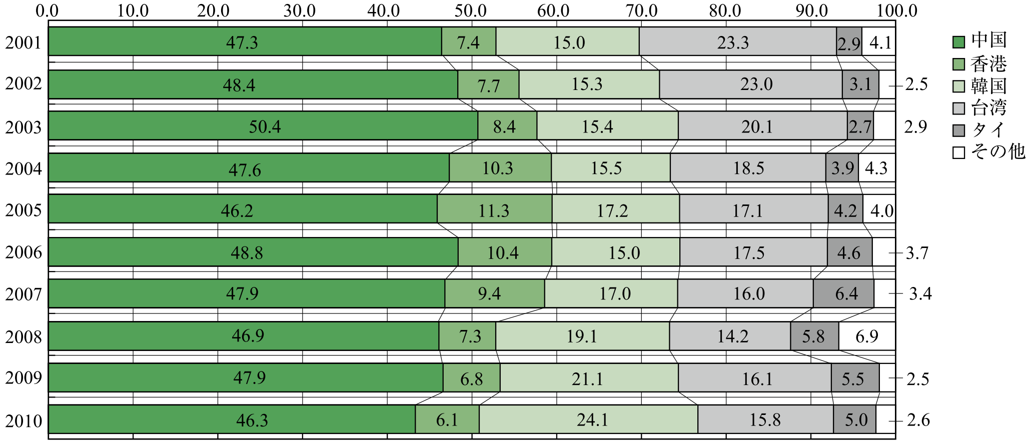


図 10　博多港の仕向国別輸出コンテナ個数の構成比（ダイレクト・実入）（単位：%）

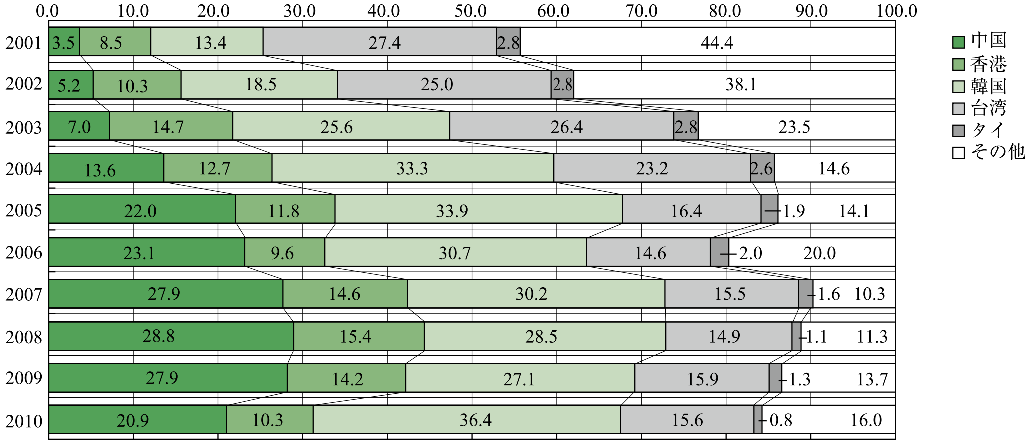
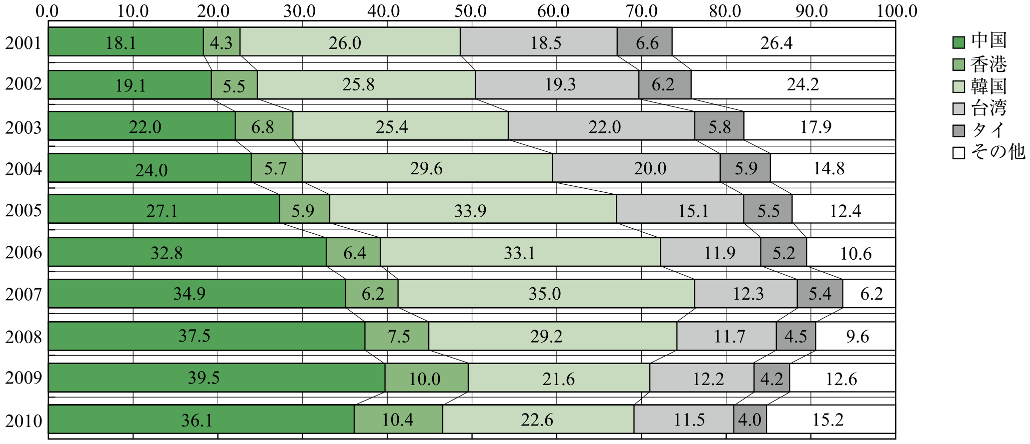


図 11　博多港の仕出国別輸入コンテナ個数の構成比（ダイレクト・実入）（単位：%）



2010年の中国のシェアは10年前から倍増し，36.1％と4割近くに達している。輸出は韓国に集中しつつあるのに対して輸入における韓国のシェアは低下傾向にあり，輸入と輸出で相手国が大きく違っている（図10，図11）。

北九州港，博多港ともに輸出相手国は韓国の，輸入相手国は中国の位置づけが高まってきている状況がうかがわれる。

3.2　北九州港，博多港の仕向国・仕出国の対全国シェア

輸出入別に仕向国・仕出国別の対全国シェアをみると，北九州港の輸出では，台湾が最も高く，2008年には全国の1割弱（7.8％）が北九州港から輸出されている。ただし2009年には大きく落ち込んでいる。シェアの推移をみると，韓国シェアは拡大傾向にあり，中国は低下傾向にある。輸入でも台湾が最も高いが，中国，香港とともにシェアは低下傾向にあり，2007年以降は韓国向けシェアのみが拡大傾向にある（図12，図13）。

博多港の対全国シェアをみると，輸出では韓国が最も高く，2005年には全国の1割超（10.7％）が博多港から輸出されている。その後シェアは低下傾向にあるが，直近の2010年には1割台まで回復している。台湾，タイは低下傾向にあり，中国，香港も近年は下降気味である。輸入では韓国と台湾がシェアを高めたり低めたりしながら推移しており，直近の2010年では台湾が7.9％で最も高く，韓国が7.4％となっている。中国，香港の対全国シェアは上昇気味で推移しているが，タイは低下傾向にある（図14，図15）。

図12　北九州港仕向国別対全国シェア（輸出）（単位：％）

図13　北九州港仕出国別対全国シェア（輸入）（単位：％）

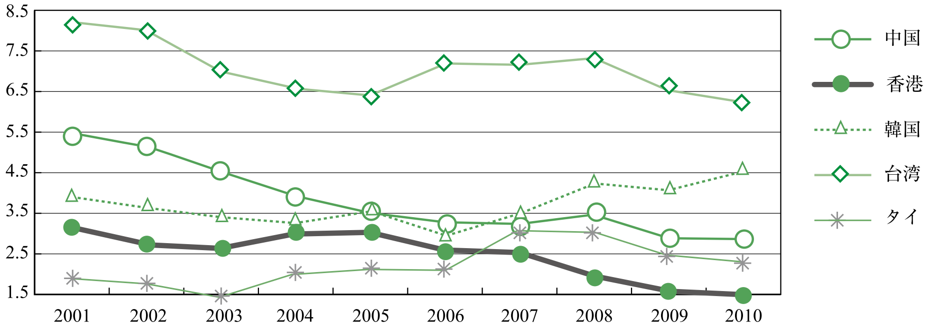


図 14　博多港の仕向国別対全国シェア（輸出）（単位：%）

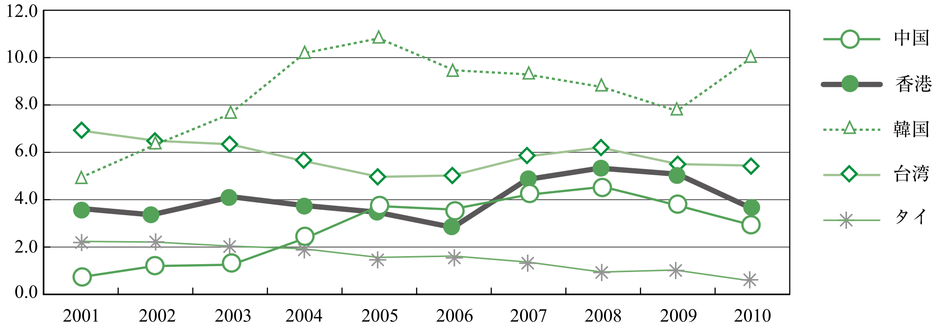
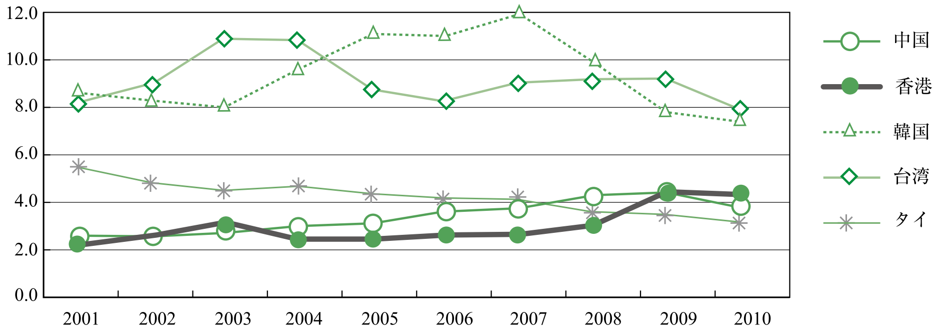


図 15　博多港の仕出国別対全国シェア（輸入）（単位：%）

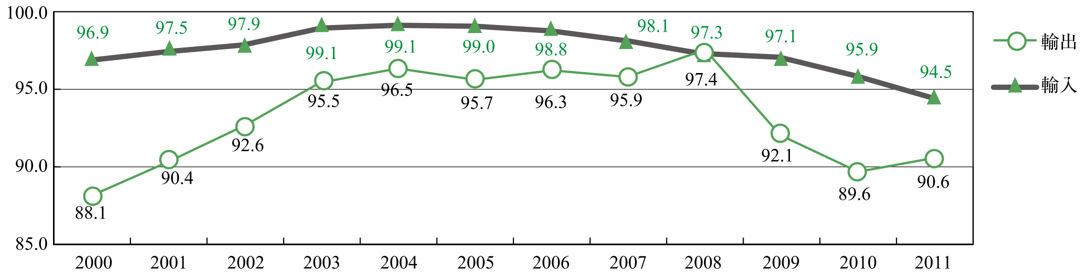


3.3　北九州港，博多港のダイレクトコンテナ比率の推移

「北九州港港湾統計」によると，2000 年における北九州港の輸出におけるダイレクトコンテナ比率（貨物数量，トンベース）は 88.1%で，フィーダーコンテナ比率が 1 割を超えていたが,(注5) 2008 年には 97.4%まで上昇した。しかし，2009 年に大きく下降し，以降 90%前後で推移している。輸入におけるダイレクトコンテナ比率は 2003 ～ 06 年がピークで，2007 年以降緩やかに下降している（図 16）。

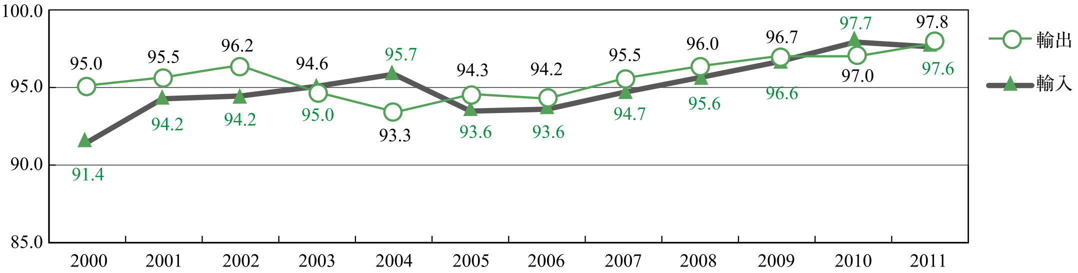
「博多港港湾統計年報」によると，博多港のダイレクトコンテナ比率（コンテナ個数，TEU ベース）は，途中やや足踏みしながらも上昇傾向にあり，直近の 2011 年には，輸出，輸入とも約 98%がダイレクトコンテナとなっている（図 17）。

図 16　北九州港のダイレクトコンテナ比率（単位：%）



（出所）「北九州港港湾統計」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

図 17　博多港のダイレクトコンテナ比率（単位：%）



（出所）「博多港港湾統計年報」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

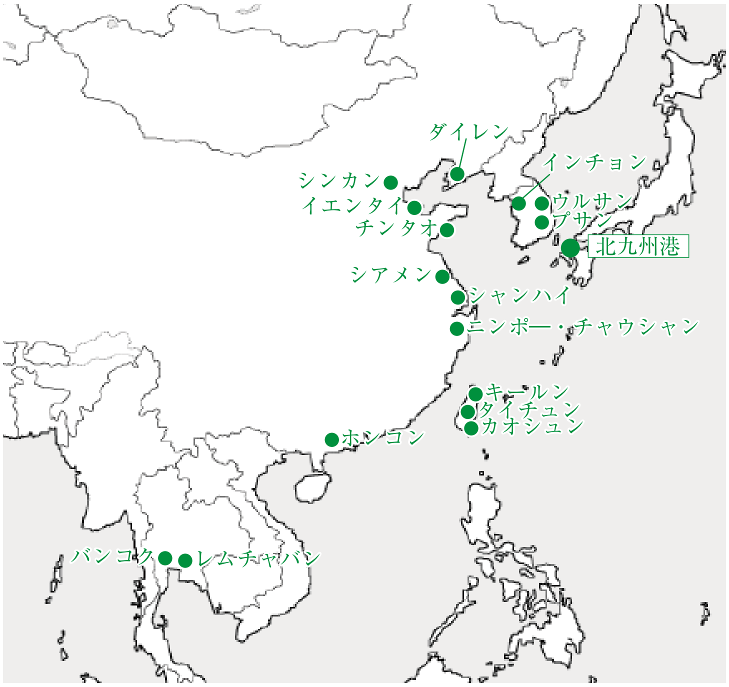
4.　北九州港，博多港の輸出入コンテナの発着港別貨物量の推移

4.1　輸出入コンテナの取引相手国・港湾

ここでは，北九州港，博多港の輸出入コンテナの発着港別の取扱貨物量の推移をみることとする。取引相手港は，北九州市が加盟する東アジア経済交流推進機構（OEAED）の加盟 10 都市（中国の大連市，青島市，天津市，烟台市，韓国の仁川市，釜山市，蔚山市）の近辺に位置する 11 港湾と台湾の 3 港，タイの 2 港を合わせた 16 港湾とした（図 18）。

北九州港のデータの出所である「北九州港港湾統計」の発着港区分は仕向港，仕出港で，取扱貨物量はダイレクトとフィーダーを含む貨物量（トンベース）である。

図 18　中国，香港，韓国，台湾，タイの港湾位置図



（出所）㈱日本統計センター作成

博多港のデータの出所である「博多港港湾統計年報」の発着港区分は最終船卸港，最初船積港で，取扱貨物量はダイレクトとフィーダーを含む貨物量（トンベース）である。ただし「博多港港湾統計年報」で港湾別に公表されているのは「海上出入貨物」の品目別データのみである。このため，「海上出入貨物」の品目別データからコンテナ化率の低い品目（穀物，野菜，果物，砂利・砂・石材，石油製品，その他石油製品，LPG，砂糖，木製品，その他製造工業品，金属くず）を総取扱量から除外して算出した数値を，港湾別のコンテナ取扱量とみなすこととした。したがって，博多港のデータに関しては推計値である。

4.2　北九州港の仕向港別貨物量と主要輸出品目別構成比

「北九州港港湾統計」によると，輸出における北九州港の最大の取引港湾は，2002 年時点では台湾のカオシュン（高雄）港（46.5 万 t ）であるが，直近の 2011 年では韓国のプサン（釜山）港（66.7 万 t ）となっており，プサン港の取引量は 2002 年時点の 30.4 万 t から倍増している。中国のホンコン（香港）港も 2002 年の取扱量 27.7 万 t から 48.6 万 t に，中国のシャンハイ（上海）港も 31.2 万 t から 45.0 万 t へと増加している。一方で，カオシュン港の取扱量は 31.0 万 t まで減少している（表 1）。

また，「北九州港港湾統計」の 2011 年の相手国・港湾別，品目別のコンテナ貨物取引量データによると(注6)，北九州港の最大輸出港である韓国のプサン港への主要輸出品目は化学薬品，ゴム製品，その他化学工業品である。中国のシャンハイ港への主要輸出品目は再利用資材，(注7) その他化学工業品，化学薬品，台湾のカオシュン港への主要輸出品目は化学薬品，その他化学工業品，自動車部品である。

その他の国・港湾別の主要輸出品目をみると，中国全体では再利用資材のウェイトが高く，シャンハイ港と同じくニンポー・チャウシャン（寧波・舟山）港，チンタオ（青島）港でも最もウェイトが高い輸出品目となっている。ただしダイレン（大連）港は中国の他の港湾と異なり，鋼材，産業機械のウェイトが高い。韓国のインチョン（仁川）港は電気機械（91.6％），産業機械（5.8％）

表 1　北九州港の仕向港別貨物量（輸出）（単位：千 t ，％）

輸出仕向港	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	年平均伸び率
中国	652	703	766	947	903	858	905	822	881	885	3.4
ダイレン	55	100	71	63	66	83	95	53	78	58	0.5
ニンポー・チョウシャン	33	45	34	29	30	45	46	103	72	65	7.9
シャンハイ	312	347	430	597	527	472	497	412	414	450	4.2
チンタオ	102	69	58	70	91	76	70	39	56	67	-4.6
シンカン	86	78	101	116	122	108	126	88	86	91	0.6
シアメン	18	15	15	13	5	13	12	9	14	10	-6.1
イエンタイ	26	24	30	36	26	30	27	25	25	26	0.0
香港	277	403	471	440	608	665	642	427	476	486	6.5
韓国	304	387	440	448	501	570	716	670	746	713	9.9
プサン	304	381	394	410	424	507	633	620	674	667	9.1
インチョン	0	0	0	0	0	1	17	0	16	7	-
ウルサン	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	-
タイ	125	212	235	263	233	207	224	297	288	243	7.7
バンコク	37	48	52	54	49	42	40	31	49	45	2.2
レムチャバン	87	163	183	209	183	165	184	266	239	198	9.5
台湾	723	909	1,036	942	956	909	919	705	805	851	1.8
キールン	137	164	169	159	184	191	156	131	169	162	1.9
カオシュン	465	378	509	486	471	457	453	339	387	310	-4.4
タイチュン	121	359	358	298	302	259	309	180	200	245	8.2

（注）フィーダーコンテナを含む。
（出所）「北九州港港湾統計」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

表 2　2011 年における北九州港の仕向港別主要輸出品目別構成比（輸出）（単位：%）

輸出仕向港	1位		2位		3位	
	品目名	構成比	品目名	構成比	品目名	構成比
中国計	再利用資材	17.9	化学薬品	15.6	自動車部品	11.7
ダイレン	鋼材	26.8	産業機械	11.2	化学薬品	8.3
ニンポー・チョウシャン	再利用資材	41.5	化学薬品	26.8	その他化学工業品	10.3
シャンハイ	再利用資材	20.6	その他化学工業品	14.1	化学薬品	11.5
チンタオ	再利用資材	31.3	自動車部品	20.9	糸及び紡績半製品	12.9
シンカン	化学薬品	19.8	産業機械	17.9	その他化学工業品	15.0
シアメン	その他化学工業品	22.5	石材	18.0	化学薬品	11.9
イエンタイ	化学薬品	42.5	鉄鋼	24.2	鋼材	19.4
香港計	自動車部品	17.2	その他化学工業品	16.8	再利用資材	13.1
韓国計	化学薬品	20.7	ゴム製品	15.3	その他化学工業品	15.0
プサン	化学薬品	17.9	ゴム製品	16.2	その他化学工業品	15.3
インチョン	電気機械	91.6	産業機械	5.8		
タイ計	化学薬品	38.5	その他化学工業品	17.1	非鉄金属	13.0
バンコク	その他化学工業品	22.5	化学薬品	15.5	産業機械	13.9
レムチャバン	化学薬品	41.2	その他化学工業品	16.4	非鉄金属	13.6
台湾計	自動車部品	22.5	化学薬品	18.6	その他化学工業品	10.4
キールン	化学薬品	39.4	再利用資材	10.5	その他化学工業品	7.4
カオシュン	化学薬品	18.5	その他化学工業品	15.5	自動車部品	15.2
タイチュン	紙・パルプ	14.6	化学薬品	14.2	自動車部品	11.6

（注）5%未満の品目は表示していない。そのため，韓国ウルサン港は表示していない。
（出所）「北九州港港湾統計」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

など機械製品に特化した輸出港湾となっている。台湾全体では自動車部品のウェイトが高いが，キールン（基隆）港，カオシュン港で最もウェイトが高いのは化学薬品である（表 2）。

4.3　北九州港の仕出港別貨物量と主要輸入品目別構成比

「北九州港港湾統計」によると，輸入における北九州港の最大の取引港湾は，2002 年以降ずっと韓国のプサン港である。プサン港の取扱量は 2002 年の 58.4 万 t から 2011 年には 94.5 万 t に倍増している。台湾のカオシュン港の 2002 年の取引量 57.7 万 t は韓国のプサン港とほぼ同規模であるが，取引規模は年々縮小傾向にあり，2011 年の取引量は 40.6 万 t となっている。一方，中国のシャンハイ港は取引量が拡大しており，2011 年には韓国のプサン港に次ぐ取引規模（66.6 万 t）となっている（表 3）。

2011 年の輸入品目をみると，北九州港の最大輸入港であるプサン港の主要輸入品目は，最

表 3　北九州港の仕出港別貨物量（輸入）（単位：千 t，%）

輸出仕向港	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	年平均伸び率
中国	1,695	1,814	1,777	1,742	1,819	1,806	1,911	1,459	1,650	1,809	0.7
ダイレン	232	227	239	238	231	250	286	197	221	242	0.5
ニンポー・チョウシャン	106	134	128	110	102	116	98	79	62	64	-5.5
シャンハイ	472	527	564	606	612	630	648	486	551	666	3.9
チンタオ	151	159	144	185	167	170	164	122	152	207	3.5
シンカン	214	230	234	211	243	219	276	200	246	232	0.9
シアメン	307	297	266	252	298	267	258	220	232	226	-3.3
イエンタイ	30	32	45	59	60	41	45	37	29	30	-0.2
香港	193	238	311	340	296	291	252	204	214	232	2.0
韓国	584	614	650	750	634	734	952	756	992	963	5.7
プサン	584	606	645	746	630	722	907	741	964	945	5.5
インチョン	0	1	0	0	0	0	17	0	16	0	-
ウルサン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
タイ	101	96	150	167	179	264	270	191	218	237	10.0
バンコク	73	70	99	121	131	145	102	71	73	49	-4.3
レムチャバン	27	26	51	45	47	118	165	120	145	187	23.9
台湾	872	806	768	759	766	730	730	590	687	724	-2.0
キールン	219	127	84	71	131	125	127	105	115	117	-6.8
カオシュン	577	490	581	579	435	491	512	398	476	406	-3.8
タイチュン	76	189	103	109	200	113	91	78	91	148	7.7

（注）フィーダーコンテナを含む。
（出所）「北九州港港湾統計」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

表4　2011年における北九州港の仕出港別主要輸入品目別構成比（輸入）（単位：%）

輸出仕向港	1位		2位		3位	
	品目名	構成比	品目名	構成比	品目名	構成比
中国計	石材	8.8	自動車部品	8.3	化学薬品	7.2
ダイレン	窯業品	19.8	非金属鉱物	13.2	産業機械	12.6
ニンポー・チョウシャン	水産品	17.7	製造食品	13.3	家具装備品	8.1
シャンハイ	自動車部品	15.8	化学薬品	9.3	輸送容器	8.3
チンタオ	輸送用容器	8.6	化学薬品	8.5	衣服類	7.6
シンカン	非金属鉱物	20.9	鉄鋼	13.5	化学薬品	10.4
シアメン	石材	63.7	自動車部品	8.9		
イエンタイ	水産品	26.1	石材	24.5	製造食品	16.9
香港計	樹脂類	12.6	家具装備品	7.7	化学薬品	7.6
韓国計	化学薬品	10.7	動植物性製造飼肥料	8.8	非鉄金属	7.7
プサン	化学薬品	10.9	動植物性製造飼肥料	8.9	非金属	7.8
インチョン	輸送用容器	100.0				
タイ計	化学薬品	23.0	その他化学工業品	19.3	自動車部品	19.2
バンコク	自動車部品	29.7	水産品	12.5	金属製品	7.9
レムチャバン	化学薬品	30.7	その他化学工業品	25.5	自動車部品	15.6
台湾計	樹脂類	35.3	その他化学工業品	8.1	化学薬品	5.1
キールン	樹脂類	25.5	紙・パルプ	9.7	動植物性製造飼肥料	7.6
カオシュン	樹脂類	38.2	自動車部品	7.7	その他化学工業品	7.5
タイチュン	樹脂類	47.4	その他化学工業品	8.8	輸送用容器	6.7

（注）5%未満の品目は表示していない。そのため，韓国ウルサン港は表示していない。
（出所）「北九州港港湾統計」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

も多い化学薬品でも10.9%で，輸入品目が分散している状況がうかがわれる。次に取引量が多いシャンハイ港の主要取扱品目は自動車部品で,次が化学薬品,輸送用容器である[注7]。カオシュン港の主要取引品目は樹脂類（38.2%）に集中し，自動車部品，その他化学工業品は1割以下である。カオシュン港に限らず台湾では樹脂類の輸入ウェイトが高いのが特徴である。

その他の国・港湾別の主要輸入品目をみると，中国は港によって主要輸入品目がバラついており，ダイレン港，シンカン（天津新港）港では窯業品や非金属鉱物，鉄鋼などの資材系の製品の輸入割合が，ニンポー・チャウシャン港，シアメン（厦門）港，イエンタイ（煙台）港では水産品や製造食品，石材，家具装備品といった食料品，日用雑貨系の製品の輸入割合が高い。なお，韓国のインチョン港では輸入品の100%が輸送用容器である（表4）。

4.4　博多港の最終船卸港・最初船積港別貨物量（推計値）の推移

「博多港港湾統計年報」によると，輸出における博多港の最大の取引港湾は，2002年においてはホンコン港（24.2万t）がトップで,以下,プサン港（18.6万t）,キールン港（15.4万t）,シャンハイ港（10.8万t）が続いている。2011年の輸出量が最も多いのは,シャンハイ港（77.4万t）で,プサン港（32.1万t）の2倍以上となっている。以下,シンカン港（27.6万t）,キールン港（12.5万t），ダイレン港（12.4万t）が続いている。

年平均伸び率は中国の港湾で非常に高いが，ホンコン港，タイのバンコクおよびレムチャバン港，台湾のキールンおよびカオシュン港はマイナスの伸びとなっている（表5）。

輸入における博多港の最大の取引港湾は,2002年においてはプサン港（65.5万t）であるが,2005年の122.4万tをピークに減少傾向にあり，2011年は83.1万tとなっている。プサン港に替わって大幅な増加傾向にあるのはシャンハイ港で，2002年の32.1万tから133.9万tまで4倍強増加している。中国の他の港湾においても取扱規模は小さいものの着実に輸入量が増加しており，中国全体での輸入量は大幅に増加している。

年平均伸び率は輸出同様，中国の港湾で高いが，輸出における中国の伸び率を大きく下回っている。ホンコン港，レムチャバン港，カオシュン港，タイチュン（台中）港はマイナスの伸

表 5　博多港の最終船卸港別貨物量（輸出）（単位：千 t，%）

輸出最終船卸港	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	年平均伸び率
中国	265	259	584	948	1,046	1,338	1,514	1,714	1,882	1,816	23.9
ダイレン	24	17	19	20	59	72	97	85	119	124	20.0
ニンポー・チョウシャン	20	15	14	34	37	42	80	94	103	63	13.8
シャンハイ	108	104	387	647	511	645	690	727	808	774	24.5
チンタオ	57	53	61	98	93	39	42	94	64	80	3.8
シンカン	4	28	51	53	147	203	221	203	308	276	61.5
シアメン	3	1	0	12	16	5	2	3	5	4	5.7
イエンタイ	1	5	5	4	8	23	27	39	53	49	64.2
香港	242	408	380	352	396	260	212	243	239	199	-2.1
韓国	187	280	439	262	263	233	296	265	391	412	9.2
プサン	186	271	435	248	254	211	279	256	303	321	6.2
インチョン	0	1	2	1	0	16	4	1	1	1	1.7
ウルサン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
タイ	158	242	195	122	160	137	101	113	139	142	-1.2
バンコク	65	65	79	69	94	60	51	48	59	62	-0.5
レムチャバン	80	144	107	52	66	76	50	64	77	79	-0.1
台湾	325	305	259	200	227	300	262	252	288	341	0.5
キールン	154	100	98	82	95	192	122	101	114	125	-2.3
カオシュン	87	105	76	56	52	33	46	45	48	45	-7.0
タイチュン	83	94	85	63	80	74	81	51	66	94	1.4

（注）フィーダーコンテナを含む推計値（推計方法は上述）。
（出所）「博多港港湾統計年報」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

表 6　博多港の最初船積港別貨物量（輸入）（単位：千 t，%）

輸出仕向港	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	年平均伸び率
中国	1,145	1,227	1,401	1,611	1,952	2,479	2,598	2,608	2,981	3,364	12.7
ダイレン	384	362	276	227	233	231	244	312	303	347	-1.1
ニンポー・チョウシャン	22	22	26	28	63	110	101	110	145	145	23.2
シャンハイ	321	394	580	778	930	1,037	1,144	1,054	1,222	1,339	17.2
チンタオ	237	211	219	234	258	298	258	269	351	424	6.7
シンカン	12	30	46	52	78	115	128	132	149	175	35.1
シアメン	10	11	15	26	36	47	37	35	52	64	22.8
イエンタイ	4	13	10	0	24	73	71	68	78	84	39.4
香港	222	313	260	259	300	274	268	230	223	173	-2.7
韓国	662	838	1,083	1,239	1,149	915	851	688	784	856	2.9
プサン	655	831	1,082	1,224	1,085	896	807	670	767	831	2.7
インチョン	0	0	0	0	7	0	1	0	1	6	-
ウルサン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
タイ	522	475	488	449	431	485	434	394	408	449	-1.7
バンコク	164	157	178	189	219	230	221	198	182	193	1.8
レムチャバン	352	313	305	255	207	248	207	189	176	249	-3.8
台湾	208	171	135	108	106	108	158	144	177	193	-0.8
キールン	59	22	19	15	23	34	51	47	49	67	1.5
カオシュン	75	79	61	42	40	31	47	46	84	69	-0.9
タイチュン	72	70	55	50	42	43	60	50	41	53	-3.4

（注）フィーダーコンテナを含む推計値（推計方法は上述）。
（出所）「博多港港湾統計年報」をもとに，㈱日本統計センターによる計算

びとなっており，取扱量も年々減少傾向にある（表 6）。

5. まとめ

このように入手可能なデータを用いて北部九州における港湾の実態を分析したが，日本経済の低迷と関係なく港湾の取扱が上昇していることが分かる。これは中国をはじめとする周辺国の経済が発展していることと無縁ではなく，彼らの経済発展の過程において，日本とのつながりを必要としているものと考えることができる。特に，北部九州は，物理的な距離の面においてアジアに近く，アジアが発展を続ける限り，北部九州の港湾も発展する可能性が高い。一方，北九州と福岡の都市構造，産業構造の違いもあって，両港の港湾の取扱実績には若干の違いが

存在する。行政ベースでは競争的な要因も存在するが，大局的には両港が補完的な役割を果たすことが望ましいと思われる。

注

（注1） TEUベースとは, コンテナの長さによる区分による換算値であり, 20フィートコンテナを1TEU, 40フィートコンテナを2TEUとして換算する。
（注2）空コンテナとは貨物が積載されていないコンテナで，実入りコンテナとは貨物が積載されているコンテナである。
（注3）フレート・トンとは，原則として容積（40立方フィート）と重量（1,000kg）のいずれか大きい数値によるトン数への換算値である。
（注4）仕向港（国）とは，港で船積した貨物を最初に船卸した港湾（国），最終船卸港（国）とは，港で船積した貨物を最終的に船卸した港湾（国），仕出港（国）とは，港で船卸した貨物が直前に船積みされた港湾（国），最初船積港（国）とは，港で船卸した貨物が最初に船積みされた港湾（国）である。
（注5）ダイレクトコンテナとは，「外国貿易貨物（外貨）」のことで，当該港湾と国外の港湾との間で直接取引のある出入貨物のことをいう。フィーダーコンテナとは，「内国貿易貨物（内航船舶によって国内の他の港湾で船卸するトランシップ貨物）」のことで，外国貿易貨物以外のものをいう。内国貿易貨物には，①外航船舶に積込む船舶用品，②外航船舶として入港し，内航船舶に資格が変更された場合の積載貨物，③外航船舶によって輸送される内国貿易貨物を含む。
（注6）「北九州港港湾統計」の港湾別・品目別集計は一般には公表されていない。今回のデータは北九州市港湾空港局港営部港営課港湾情報係への照会，データ提供によるものである。
（注7）品目別の再利用資材とは，古紙，紡績ウエスト，プラスチックスクラップなどである。輸送用容器とはドラムかん，貯蔵タンクなどである。

参考文献

日本港湾協会・国際東アジア研究センター（2010）『物流戦略懇談会提言：九州の成長戦略としてのアジア・ロジスティクス・ゲートウェイ』（http://file.icsead.or.jp/user03/712_18_20110523111826.pdf）
藤原利久（2010）「新しい陸海空総合物流経営と物流バリアの現状－ヒアリング調査による実情把握－」『東アジアのへ視点』」21（3），pp. 13 ～ 22
藤原利久（2011）「北部九州から東アジアへの高速船コンテナ貨物量の拡大可能性－トータル・ロジスティクス・コストによる考察－」『東アジアへの視点』22（1），pp. 11 ～ 22
藤原利久，田村一軌，谷村秀彦（2012）「シームレスなサプライ・チェーン・マネジメントの発展で『物流と産業の融合』を切り開く九州の役割」『東アジアへの視点』23（4），pp. 1 ～ 14