

# 九州管内の港湾における貨物流動の実態と動向

島田 知樹<sup>1</sup>・大波多 昌志<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>九州地方整備局 港湾空港部 クルーズ振興・港湾物流企画室

(〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東 2-10-7)

日本は輸出入貨物の99%以上が海上輸送であり、港湾は大きな役割を担っている。近年、アジア経済の著しい成長や多様な変化により、わが国の物流を取り巻く状況が変化している。九州地域は、日本の中でもアジアに近接するという地理的な特性を有し、日本とアジアとの玄関口として、九州管内港湾から、あるいは九州管内港湾を経由して、多様なグローバルサプライチェーンが展開されている。本稿では、一般統計調査の結果を用いて、九州管内の港湾を利用する貨物流動の実態と動向について報告するものである。

**Key Words:** 港湾, 一般統計調査, 貨物流動

## 1. 日本の港湾の現状

2018年の日本の貿易量（輸出入合計）<sup>1)</sup>は、トン数ベースで約10億トン、金額ベースで約164兆円であった。このうち海上貿易量については、金額ベースで約72%、トン数ベースで99%以上を占め、港湾は、日用品、農林水産品、金属機械工業品等の衣食住の面で欠くことができない多くの資源の輸送拠点であり、重要な役割を担っている。輸出入の内訳を数量別にみると、原材料を輸入し製品を輸出する日本の貿易構造を反映し、輸出が鉄鋼、機械類を中心に、約1億6千万トン、輸入が、鉄鉱石、石炭、原油を中心に約7億6千万トンであった（表-1）。また地域別にみると、アジア地域との結びつきが強く、輸出量の約71%、輸入量の約20%はアジア地域であった（図-1）。

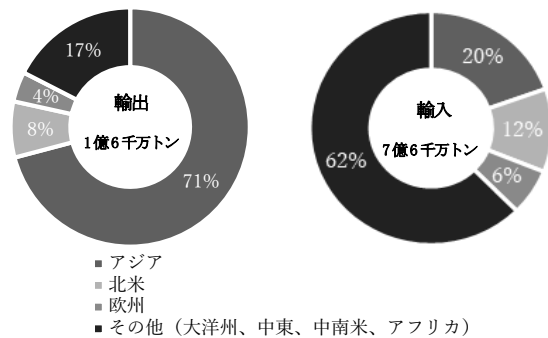


図-1 海上貿易量（2018年）の地域別シェア

世界におけるコンテナ取扱個数の推移<sup>2)</sup>については（図-2）、2013年から2018年までの5年間で約1.2倍となり、堅調に増加傾向にある。また、日本におけるコンテナ取扱個数の推移<sup>3)</sup>についても（図-3）、約2,346万TEU（外貿コンテナ取扱貨物約1,891万TEU、内買取扱貨物約456万TEU）となり、過去最高値を更新している。一方で、世界のコンテナ取扱個数に占める日本の割合は下降傾向にある。要因としては、海上貿易量の増大や輸送効率を高めるために、船舶の大型化が進み、大型船舶の受入れが可能な諸外国への寄港が増えていることが考えられる。

海上貿易量の地域別シェアと同様に日本のコンテナ貨物の地域別割合についても、輸出入ともにアジア地域との貿易が大部分を占め、海上貿易量のコンテナ貨物全体に占める割合は、輸出72%、輸入63%であった（図-4）。

表-1 海上貿易量（2018年）上位5品目

	品目	数量 (千トン)	金額 (億円)
輸出	鉄鋼	36,113	34,167
	機械類	13,621	197,062
	セメント	10,653	361
	乗用自動車	6,201	109,329
	電気製品	1,494	53,778
輸入	石炭	189,320	28,121
	原油	148,957	89,036
	鉄鉱石	123,852	10,296
	LNG	82,852	47,389
	トモロシ	15,802	385

このように、アジア地域は日本の取扱貨物に大きく影響し、コンテナ貨物についても、アジアとの結びつきが深いといえる。本稿では、アジアに近接する地理的な特有を有している九州地域の貨物流動の実態と動向を外貿コンテナ貨物に着目し、日本とアジアとの玄関口としての役割及び国際競争力強化を図る上での基礎資料を得るべく、一般統計調査の結果を使用し、考察するものである。

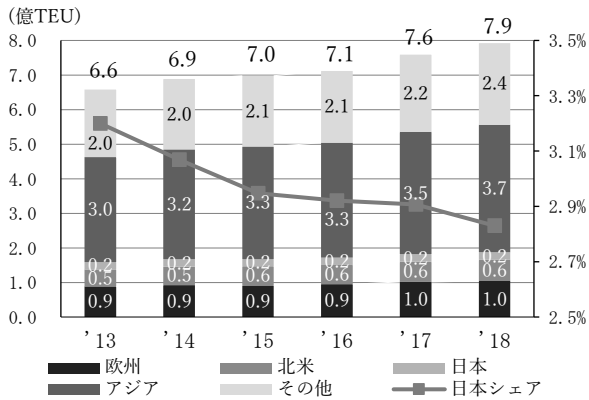


図-2 世界におけるコンテナ取扱個数の推移<sup>2)</sup>

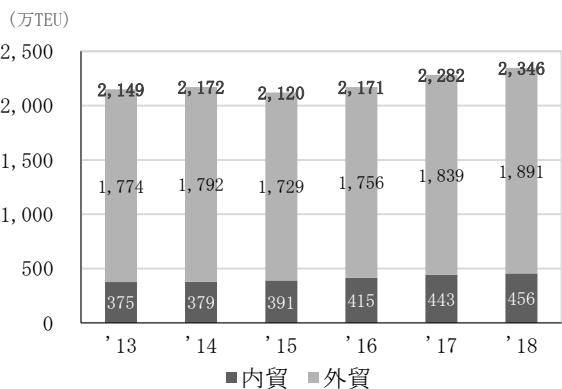


図-3 日本におけるコンテナ取扱個数の推移<sup>3)</sup>

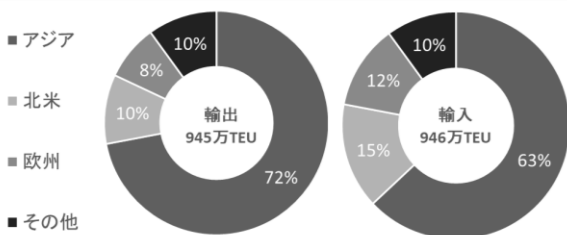


図-4 海上貿易量 (2018年) の地域別シェア<sup>3)</sup> (コンテナ貨物)

## 2. 九州の経済

九州は、東アジアのほぼ中心に位置し、日本とアジアの玄関口として、海外との交流拠点 (表-2) や自動車、半導体関連産業の主要な生産拠点として役割を担っている。

九州の経済規模は、「1割経済」と言われ、人口 (全国比 10.2%) や面積 (全国比 11.2%)、輸出額 (8.7%)、

域内総生産額 (名目) (全国比 8.3%) といった、経済の基礎となる指標は概ね全国の 10% 程度を占めている (表-3)<sup>4)</sup>。

表-2 九州 (福岡) から各都市までの距離

国内主要都市	アジア主要都市
広島 211km	釜山 214km
大阪 486km	ソウル 535km
東京 889km	上海 873km
札幌 1,421km	北京 1,422km

表-3 全国に対する九州のシェア<sup>4)</sup>

	九州	全国	全国比
人口 (2018) 単位: (千人)	13,069	127,707	10.2%
面積 (2018) 単位: (万 km <sup>2</sup> )	4.2	37.8	11.2%
輸出額 (2018) 単位: (億円)	69,506	814,788	8.6%
域内総生産額 (2016) 単位: (10 億円)	45,909	549,866	8.3%

九州の経済活動全体に占める対アジアの割合は、海外進出企業件数 (77.2%)、輸入額 (42.9%)、輸出額 (61.3%) 外国人入国者数 (97.1%) 等、九州はアジア経済との結びつきが強いといえる。

九州と世界との間での貿易動向 (図-5) について、輸出額は、6兆 9,506 億円で過去最高を記録し、中国、アメリカ、韓国、香港、台湾が主な輸出相手国となっており、主な輸出品目は、自動車や半導体等製造装置が挙げられる。また輸入額は、5兆 8,854 億円であり、中国、オーストラリア、サウジアラビア、アメリカ、アラブ首長国連邦が主な輸入相手国となっており、主な輸入品目としては、原油及び粗油や石炭が挙げられる。

このように、九州地方はアジア経済と密接にかかわり、アジア地域が大きく影響しているといえる。

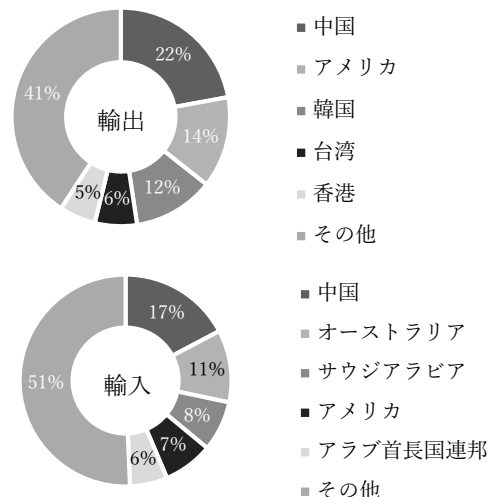


図-5 九州の輸出入 (2018年) 相手国シェア

### 3. 九州管内の港湾における貨物流動<sup>5)</sup>

全国輸出入コンテナ貨物流動調査（外貿コンテナ貨物を対象とする一般調査で、5年ごとに実施）を用いて、九州管内の港湾における外貿コンテナ貨物流動の実態と動向を考察する。

生産・消費地別港湾利用状況について、九州地域（九州及び山口県）で生産・消費される貨物は、全体で約190万トンあり、輸出入内訳では、輸出約85万トン、輸入約105万トンであった。そのうち、九州管内の港湾を利用する貨物は、約160万トンあり、利用する港湾としては、博多港（約53%）、北九州港（約34%）の割合が高く、九州管外の港湾を利用する貨物は、約30万トンあり、神戸港（約51%）、大阪港（約2%）の割合が高い傾向であった。

九州地域で生産・消費される貨物は、博多港及び北九州港の利用が高く、九州地域全生産量の約37%が博多港、約31%が北九州港を利用し、九州地域全消費量の約52%が博多港、約26%が北九州港を利用している。2港が多く利用される理由としては、航路数や頻度が他の港より充実していることが要因と考えられる（図-6）。

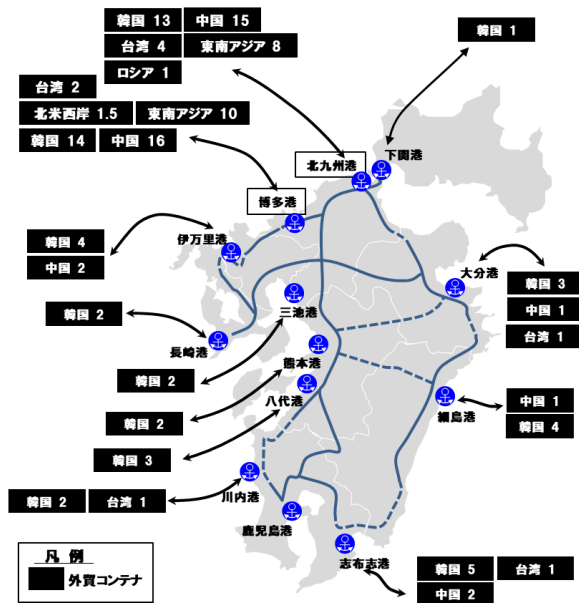


図-6 国際輸送ネットワーク網

このことから、九州地域においては、輸出入ともに博多港及び北九州港を利用する割合が非常に高く、九州地域の中心的な役割を担っているといえる。

博多港、北九州港における2008年、2013年、2018年の1ヵ月間の外貿コンテナ貨物取扱状況の推移を示す（図-7）。両港ともに、輸出入貨物が堅調に増加していることがわかる。輸出入貨物の品種別構成比については、

自動車関連産業の割合が高く、生産拠点としての役割を担う九州の特徴がみてとれる（図-8）。

また、外貿コンテナ貨物の地域別の割合は、輸出入ともにアジア地域内との貿易が大部分を占めていることがわかる（図-9）。

外貿コンテナ貨物の背後圏の動向として、県別の利用港湾を示す（図-10）。輸出入ともに、博多港の利用割合が高いものの、県内や近傍の港湾も利用していることがわかる。

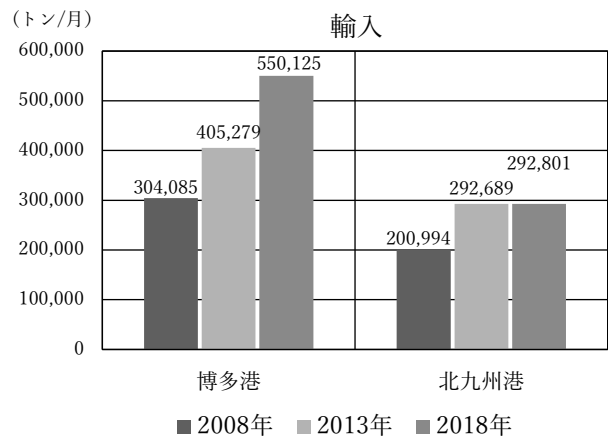
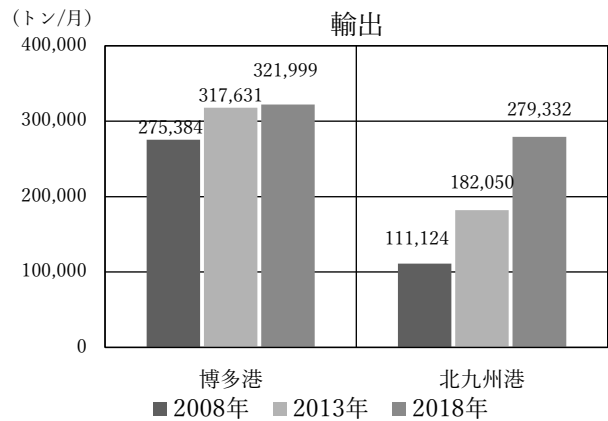


図-7 外貿コンテナ貨物量の推移

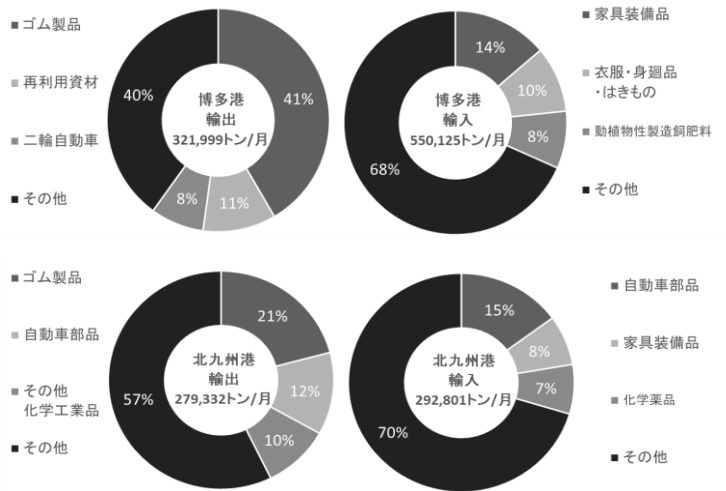


図-8 品種別貨物量構成比

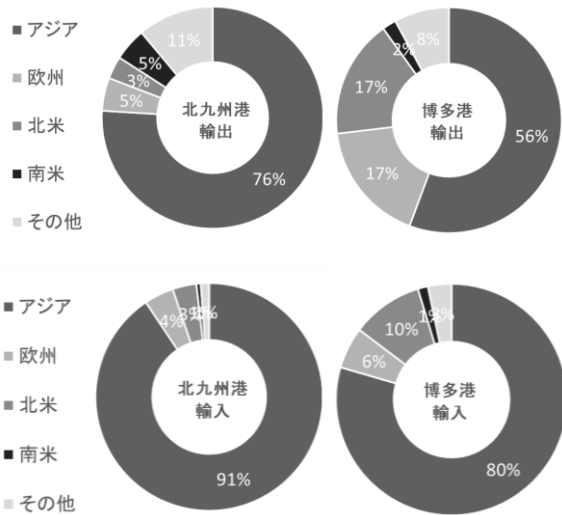


図-9 仕向地域別貨物量構成比

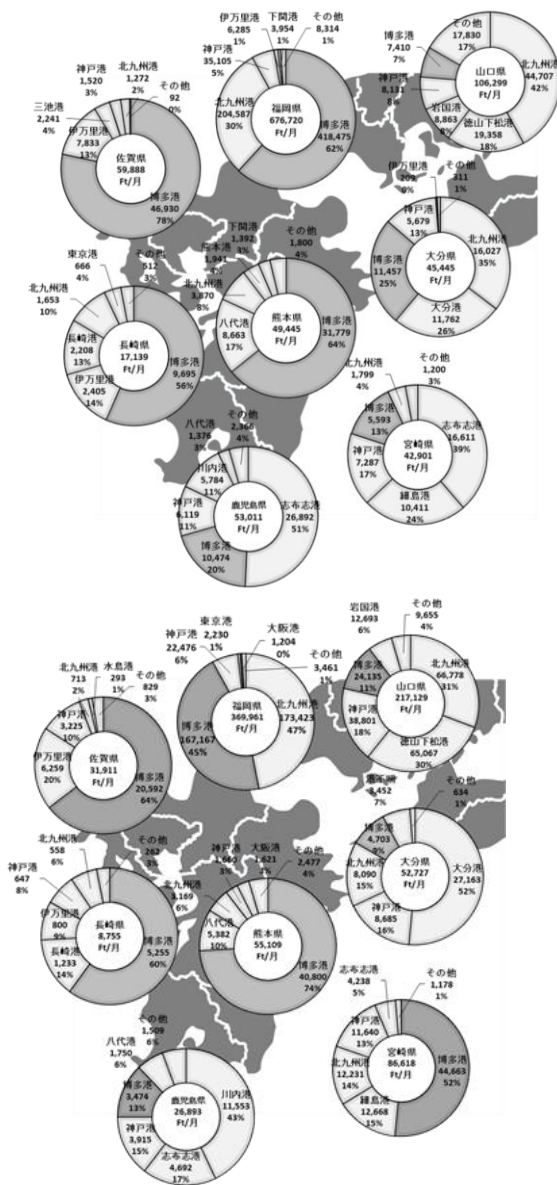


図-10 各県別利用港湾構成比 (上段：輸出, 下段：輸入)

#### 4. おわりに

本稿は、一般統計調査を利用し、港湾の貨物流動及び動向について考察を行った。

現在の港湾の利用状況から、日本とアジア地域との結びつきの強さを再認識し、今後日本のコンテナ貨物取扱量を維持・向上させるためには、成長するアジア市場の貨物を取り込む必要があり、またコンテナ船の寄港回数の維持又は増加に向けた取組みも必要となる。

九州管内の港湾における貨物流動及び動向の全体像については、日本の貨物流動の傾向と同様であった。そのなかで、九州管内のコンテナ貨物の動向を分析した結果、九州地方の拠点となる港湾は、博多港及び北九州港であり、両港の取扱貨物については、九州の強みである自動車産業関連の品目が多く取扱われていた。

今後の九州管内の港湾は、アジアの経済成長に伴う貨物量の増加分を取り込みを行う上での地理的優位性を活かし、また地域の経済を支える海上輸送網の拠点を担う重要な港湾として、グローバル・サプライチェーンの深化に対応するための環境整備を検討していく必要があると考える。

#### 参考文献

- 1) 財務省：貿易統計
- 2) THE WORLD BANK Container port traffic.
- 3) 国土交通省：港湾統計
- 4) 九州経済産業省：「九州経済の現状」
- 5) 国土交通省：全国輸出入コンテナ貨物流動調査