

第2章 物流拠点としての北部九州港の将来

ビジネス環境が大きく変化しようとしている。外に向けては、TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）への加盟が検討され、内においては新成長戦略の策定によって、新たなビジネスの枠組みが構築されようとしており、ますますアジアの中に成長を模索する日本の基盤整備が急がれる。

昨年8月に、国土交通省によって国際コンテナ戦略港湾として京浜港と阪神港の2港が選定され、今後国際競争力の回復に向けて重点的な施策が検討される中で、対象から漏れた北部九州の港湾は、独自性をもった生き残り戦略が求められている。

また、北部九州の港湾は、アジアの主要都市との近接性という地理的優位性を有するものの、基幹航路に繋がらない九州および瀬戸内を中心とする多くの西日本地域の港湾からは、貨物の多くが目的地に向けて釜山港を経由するか国内主要港でトランシップされており、北部九州のコンテナ港湾が十分に活用されていない。上海や釜山などの世界のハブ港湾に近接していることは、港湾間の競争において間近に脅威を持つと同時に、これらの港湾との接続に活路が見出せるとも考えられる。

今後博多港と北九州港を中心とする北部九州の港湾の成長のためには、地域内貨物の集約とアジア関連貨物に関する優位性の構築が必要になる。本稿では、北部九州に貨物とコンテナ輸送のネットワークの集約性を高めることで、アジア内での貿易活動の促進を通じて、九州にとっての経済効果が高まることを検証する。

1. 現状と課題

北部九州の港湾は、以下のような問題から、九州および西日本からアジアに向かうゲートウェイにはなり得ていない現状がある。

- コンテナ港の分散

九州内には特定重要港湾の博多港・北九州港の他に、25の重要港湾が設置されており、これらの港湾からのトレードは、韓国、中国の各港などへの直行フィーダーサービスが運航されている。

例 釜山航路：志布志（週5便）、細島（週3便）、伊万里（週2便）
外貿港湾とサービスの分散から、九州からアジアに向けた太いパイプを欠いており、サービスの多様性および運賃の面から不利な競争を強いられている。

- 港湾の規模

シンガポール、中国などのアジアの4港¹が世界最大規模のハブ港湾として、年間2,000万TEUを超えるコンテナを扱い、日本の主要港湾5港²が170万TEU以上を取り扱う中で、博多港と北九州港を合わせてのコンテナの取扱量は100万TEUに留まり、他の九州内のコンテナ港湾は外貿コンテナ港湾としての存在意義も問われるレベルにある（表1 参照）。

表1 コンテナ取扱量比較（2009年、1万TEU）

順位	世界のコンテナ港湾		日本のコンテナ港湾		九州のコンテナ港湾	
1	シンガポール	2,992	東京	338	博多	63
2	上海	2,798	横浜	256	北九州	36
3	香港	2,449	名古屋	205	志真志	7
	深圳	2,141	大阪	184	伊万里	5
5	釜山	1,345	神戸	177	大分	2

（外貨コンテナのみ）

（出所：Containerisation International および（財）港湾近代化促進協議会資料）

博多港と北九州港には、ポストパナマックスのコンテナ船が寄港可能な大水深・高規格のターミナルが整備されているものの、高度化された施設は限定的である。

また表2の通り、両港からのコンテナ航路を見ると、博多港から北米と欧州を繋ぐ基幹航路は3ルートがある他は、博多港と北九州港の航路のほとんどは、中国・韓国を中心とするアジア域内航路である。このように、ネットワークの集約性の低さから、西日本の港湾から両港を経由する利点は少ない。

表2 北部九州2港のコンテナ航路（2011年2月現在）

航路	博多港		北九州港	
	航路数	月間便数	航路数	月間便数
中国	12	56	11	48
韓国	9	100	13	112
その他アジア	12	48	16	64
北米西岸	1	2	－	－
欧州	2	8	－	－
ロシア	－	－	1	1
合計	36	214	41	225

（出所：福岡市港湾局、北九州市港湾空港局資料より）

- 貨物の分散

北部九州の港湾では、コンテナ、バルク貨物、燃料、自動車などの多様な施設が整っているが、取り扱い品目に特色が少ないため、独自の専門性を有する輸出入貨物の結節点として活用する利点が少ない。

2. 将来への期待

貨物と輸送ネットワークの集約性を高めるべく、以下のような様々な構想や優位性を高める可能性も存在しており、今後の戦略的な取り組みが期待される。

- 福岡県の提示する「福岡・アジア国際戦略特区構想」においては、中小企業のアジア展開の促進とアジアからの企業誘致が企画されており、商流と共にものの流れの活性化が期待できる。
- 京浜港と阪神港が太平洋に面した港湾であるのに対して、北部九州の港湾は、今日世界のトレードの中心である中国を結ぶ基幹航路の近くに位置していることから、西日本の貨物の集約によって、寄港地としての魅力を高めることも可能である。
- アジアの主要都市への近接性、環黄海の RORO サービス、港湾周辺の多様な輸送機関への接続性から、インターモーダル輸送を通じた企業のサプライチェーンが構築しやすい環境にある。
- 自動車アイランド、半導体アイランドともいわれる九州内には、その他にも様々な産業集積があり、貿易自由化が部品や原材料の調達や生産を促進し、より広域性が高まる可能性がある。

3. 提言

九州がアジアと一体化して今後の発展を模索する上で、トレードに不可欠なインフラストラクチャーとして、北部九州の港湾は高度な物流の結節点を目指すことが期待される。

- 集荷と創貨

アジアの主要都市への近接性により、自動車部品や機械などをはじめとして域内貿易の促進が期待されることから、さらなる新規需要の掘り起こしに向けて、リンクとノードに関するハードとソフトを見直す。同様に既存の貨物についても、輸送経路や輸送モードの変更によって、より安定的かつ効率的なサービスの提供の余地を模索する。

- SCM への組み込み

アジアにおいて、調達拠点・生産拠点・市場としての九州を組み込むと共に、西日本発着貨物の結節点の機能を高めることで、サプライチェーンにおける重要な機能を担う。

- RORO 船ネットワーク

九州から東アジア各地への国際輸送については、Door to Door のトータルリードタイムにおいて航空輸送に対して大きな劣位性はないことから、RORO 船の航路網の拡充により、新規需要に繋げる。特に、近隣諸国と共に、インターモーダル輸送の環境整備を加速する。

- エコポートとして機能拡充の進む博多港やモーダルシフトの体制の整った北部九州の両港では、グローバルな課題として重視される CO2 削減を含めた環境に配慮した物流のモデルとして、港湾利用に付加価値を付けるスキームを構築する。

¹ シンガポール、上海、香港、深圳の各港の実績

² 東京、横浜、名古屋、神戸、大阪港の実績