

北部九州の港湾機能

—博多港と北九州港における国際コンテナを通して—

日野敬仁

キーワード：博多港，北九州港，港湾，コンテナ

I はじめに

近年の海上交通は、旅客流動においては、国内間では自動車交通、国際間では航空交通の利用が多くなってきたために、地位を低下させているものの、貨物流動においては国内外を問わず、依然として利用率が最も高い。これは、大量に安価で輸送する手段としては、海上交通が最も優れているためと考えられるからである。

しかし、近年の本邦において、海上輸送ならびに港湾研究を地理学的に行ったものは数少ない。遠藤（1981）は、清水港を事例として、同港を利用する企業の輸出入貨物の流動実態から、港湾機能と後背地について明らかにした¹⁾。安積（1990）は外貿コンテナ輸送の寄港地と後背地の関係を考察し、港湾間の階層序列について明らかにした²⁾。峯（1995）は下関港を事例として、港湾地域に立地する事業所の海運利用パターンを明らかにし、後背地の重層化が進展していることを明らかにした³⁾。また都市システム研究の立場から朴（1997）は、大邸の企業が日本への輸出の際に、北部九州の港湾をどのように選択するかという要因を利便性の評価から行った結果、取引先よりも時間コストを重視して利用港湾が選ばれることを明らかにした⁴⁾。これらの研究から、港湾機能の階層性、港湾後背地や港湾の選択要因等が明らかになり、わが国の港湾システムの解明が進展した。そこで、本研究では博多港と北九州港を取り上げ、比較検

討によって近接する両港の港湾機能の特徴を明らかにすることを目的とする。

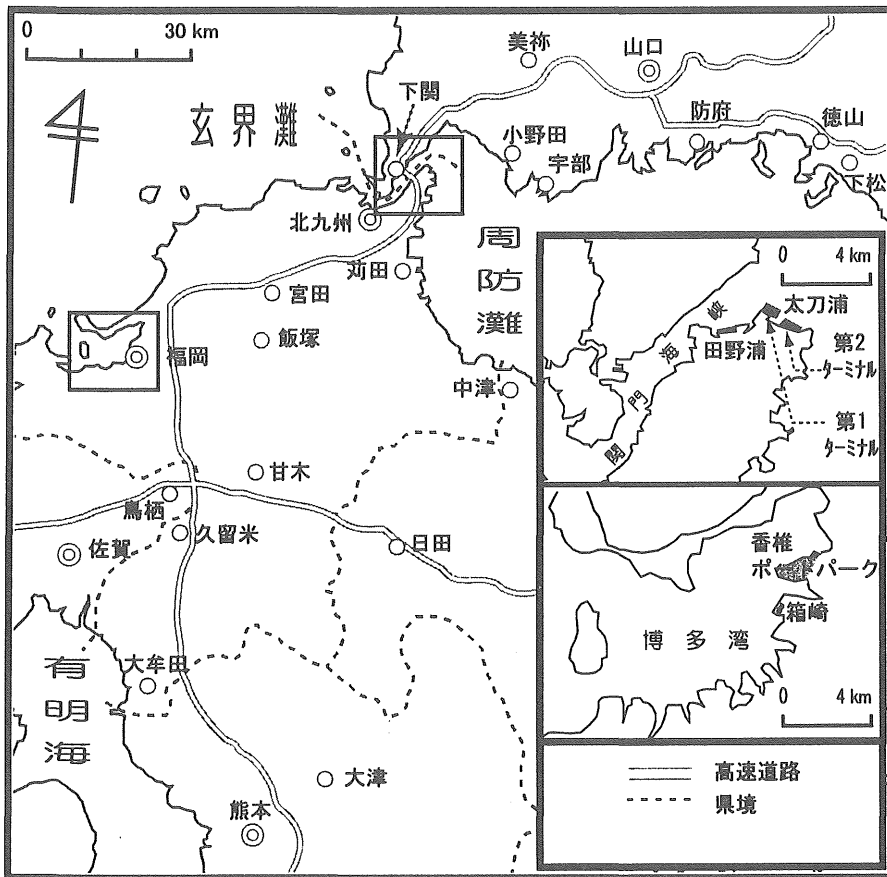
福岡県は、古くから工業都市として栄えている北九州市と、近年九州経済の中心としてさらなる発展を遂げている福岡市という、2つの政令指定都市を抱えている。両市にはそれぞれ工業の発展に伴い古くから整備されている北九州港、近年急速な発展を遂げる博多港が存在する。

博多港と北九州港、それぞれの港湾機能を比較するのにあたり、近年、海上貨物において重要さを増しているコンテナに注目する。海上輸送におけるコンテナの比率は年々高まっており、海上輸送を代表させることに問題はないと思われる。両港におけるコンテナ機能として、以下の3点を取り上げる。①コンテナ施設として、コンテナターミナルの開設年、規模、蔵置数等を比較する。②コンテナ航路の比較として、方面別・国別の航路本数や便数を取り上げる。③取り扱い貨物においては取り扱い品目に注目し、両港の特徴を明らかにしていく。これらの結果から、福岡と北九州における港湾機能の差異を明らかにしていく⁵⁾。

II 博多港と北九州港のコンテナ機能

II-1 コンテナターミナルの歴史的的外観

北九州港には、1971年に西日本で最初に出来たコンテナターミナルである田野浦と、その後、建設された太刀浦（第1ターミナル1979年、第2ターミナル1987年）がある（第1図、第1表）。コン



第1図 研究対象地域

テナ貨物取扱量の増大に伴い、在来バースと隣接する田野浦が手狭になったことや、関門海峡の潮流が早い部分に岸壁の一部が面していたことから、コンテナ専用の太刀浦が建設され、現在では、北九州港のコンテナ機能はこちらに移っている。同様に博多港でも、当初コンテナターミナルとして機能していた箱崎埠頭が手狭になったことなどから、新たに香椎ポートパークが建設された。歴史的経過をたどると、両港とも第1世代というべき最初に開設されたコンテナターミナルから、現在では第2世代のコンテナターミナルへと主力が移っている。聞き取りによれば、第1世代のコンテナターミナルは既存の岸壁にコンテナ機能を持たせたものであったため、取扱量の増大やコンテナ船の大型化に伴い、第2世代となる専用のターミナル建設が必要となったという。

以上をまとめると、両港の施設規模には差異があるものの、発展においては同じプロセスをたどっていると言える。

Ⅱ-2 開設航路

開設航路についてみていくと、博多港へは世界一周をはじめ、北米、欧州、豪州、東南アジア、中国、韓国と、世界各方面への航路が充実している⁶⁾ (第2表)。北九州港では、東南アジア、東アジアに航路が集中しており、その分、便数も多い。航路あたりの便数を見ても、アジア地域との卓越した航路・便数を有す北九州に対し、博多港はどの地域に対しても、一定数の航路を有している。つまり、博多港は世界各地への広範囲なサービスを、また、北九州港はアジア地域との間に高頻度サービスを、それぞれ提供していることが分かる。

第1表 コンテナターミナル施設

	田野浦	太刀浦		箱崎	香椎
		第1ターミナル	第2ターミナル		
併用開始年月	1971年6月	1979年11月	1987年8月	1982年11月	1995年4月 一部併用開始
岸壁	-10m 2バース (延長300m)	-12m 2バース (延長620m)	-10m 3バース (延長555m)	-12m 1バース (延長240m)	-13m 2バース (延長600m)
コンテナターミナル総面積 (m ²)	61,100	143,420	143,530	57,508	209,000
コンテナヤード (m ²)	46,894	113,534	122,815	37,549	135,000
冷蔵コンテナ蔵置能力 (TEU)	12	68	132	40	300
コンテナ収容能力 (TEU)	1,760	5,048	5,768	2,715	8,820
ガントリークレーン (台)	1	4	3	2	4
ストラドルキャリア (台)	3	15	13	7	15

(1997年11月現在)

資料：九州の物流，博多港統計年報，北九州港港湾統計

バース：船が接岸できる埠頭の数を表す単位

コンテナヤード：コンテナを保管したり受け渡ししたりする場所

TEU：20フィート換算のコンテナ取り扱い個数の単位（20フィートコンテナ1個を1TEU，40フィートコンテナ1個を2TEUとする）

ガントリークレーン：コンテナを船に積んだり岸壁に卸したりする機械

ストラドルキャリア：コンテナヤード内でコンテナを移動させたり積み上げたりするトラック

第2表 博多港と北九州港に寄港するコンテナ路線

路線名	便数	
	博多	門司
世界一周	4	
北米西岸	14	
欧州・地中海	12	
アフリカ		4
豪州・南太平洋諸島	2	9
ア 印パ中近東	6	3
東南アジア	32	44
ジ 台湾		2
香港		8
ア 韓国	32	54
中国	15	52
合計	117	176

(1997年10月現在)

資料：博多港統計年報，北九州港港湾統計

注) 便数は月換算による

これらの差異は，両港湾管理者への聞き取りからも伺うことが出来る。つまり，博多港のポートセールスにおいては，①世界一周航路の母船寄港，②大市場である北米との直結が挙げられている。対する北九州港のポートセールスにおいての利点としては，①北九州港の地理的位置が朝鮮半島，

中国に近いこと，②古くからこれらの地域へ航路が開設されていたため便数が多く，さらに多くの港へ就航している，ということも挙げている。つまり，博多港では，世界一周航路や需要の高い北米航路の就航を売りにしているのに対し，北九州港は，中国・韓国との結びつきが強く，さらには中小の船舶の寄港が主となっている分，頻度の高いサービスが提供されていることが伺える。

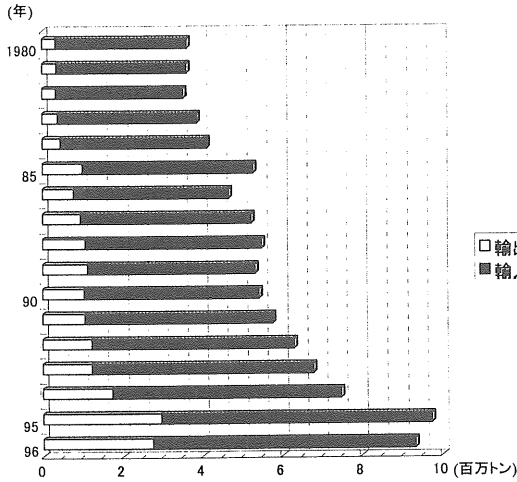
以上のことから，現状での両港の利点は異なっており，すみ分けがなされていると言える。

II-3 取り扱い貨物

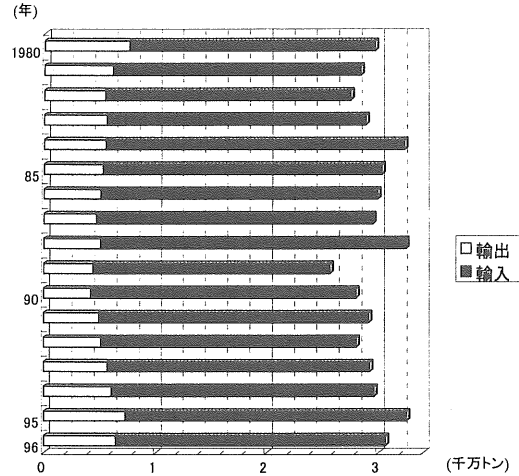
1) 博多港

博多港は1980年代半ばより，輸出入ともに大幅な増加を続けている（第2図）。コンテナ化率の高さは博多港の特徴でもあり，輸出のほとんど，輸入においても現在では半数以上をコンテナ貨物が占めている（第3図）。取り扱い品目を見ると，輸出ではゴム製品が第1位であり，次いで輸送機械，その他の機械と続く（第3-a表）。輸送機械は近年取扱量が増えた品目である。また，ゴム製品は博多港の輸出コンテナ貨物の半数を占めており，輸出品目を代表するものである。博多港のコ

a) 博多港



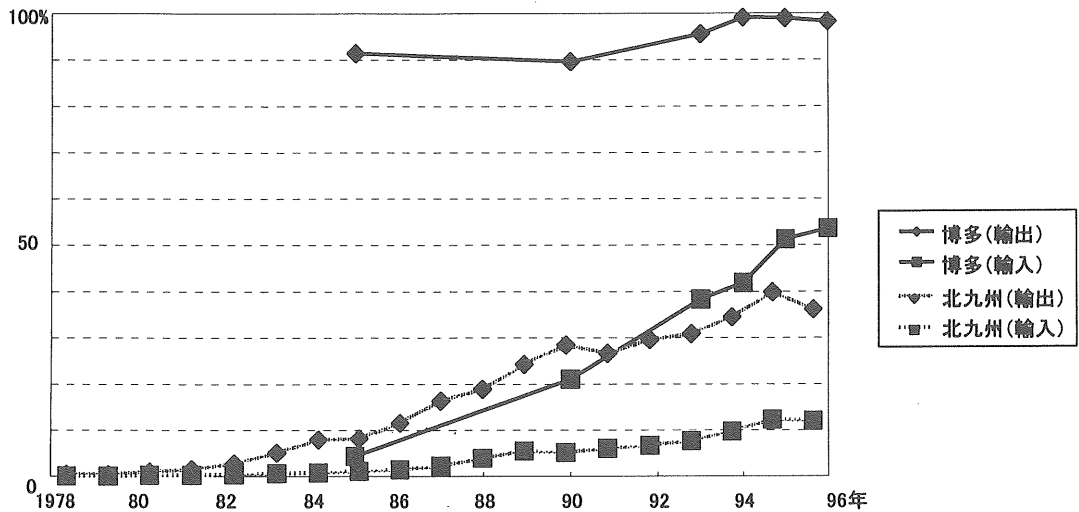
b) 北九州港



第2図 取り扱い貨物量の推移

注) 国際海上出入り貨物についてのみ示している

資料：博多港統計年報，北九州港湾統計



第3図 コンテナ化率の推移

資料：博多港統計年報，北九州港湾統計

コンテナ取り扱い業者からの聞き取りによると、ゴム製品のほとんどはタイヤということである。これは、甘木・鳥栖・久留米といった博多港後背地に工場を持つ、タイヤメーカーB社が輸出港として利用しているためである。ついで多い輸送機械、その他の機械に関しても、熊本に工場を持つ

H社が生産する二輪車のノックダウン製品、福岡に本社を持つK社の通信機器等が主要品目である。このことから、博多港は北部九州に大規模な生産施設を有する企業の輸出基地として機能していると推察される。

輸入品に関してみると、最も多いのは日用品で

第3表 取り扱い貨物の品目と相手国

a) 博多港 (輸出)

		品 目						
		第1位 (ゴム製品)		第2位 (輸送機械)		第3位 (その他の機械)		総トン数
		1,479,302	[55.12%]	354,215	[13.20%]	300,918	[11.21%]	2,683,822
相手国	第1位	アメリカ	22.60	アメリカ	33.75	アメリカ	31.28	
	第2位	韓国	18.34	香港	18.18	シンガポール	14.82	
	第3位	台湾	11.00	タイ	16.20	韓国	13.72	
コンテナ化率		99.98		95.89		94.18		

b) 博多港 (輸入)

		品 目						
		第1位 (日用品)		第2位 (原木)		第3位 (飼肥料 ^{注1)})		総トン数
		570,374	[16.18%]	437,301	[12.40%]	336,134	[9.54%]	3,525,224
相手国	第1位	タイ	29.73	アメリカ	32.19	アメリカ	52.51	
	第2位	韓国	27.63	カナダ	29.87	韓国	12.63	
	第3位	台湾	12.26	タイ	15.69	カナダ	9.25	
コンテナ化率		99.98		44.48		72.03		

c) 北九州港 (輸出)

		品 目						
		第1位 (化学薬品)		第2位 (輸送機械)		第3位 (化学工業品 ^{注2})		総トン数
		643,215	[27.98%]	424,863	[18.48%]	352,118	[15.32%]	2,298,587
相手国	第1位	台湾	21.19	香港	22.76	香港	30.77	
	第2位	香港	21.10	台湾	26.23	台湾	21.47	
	第3位	中国	16.76	フィリピン	17.79	韓国	16.18	
コンテナ化率		88.71		91.99		97.70		

d) 北九州港 (輸入)

		品 目						
		第1位 (日用品)		第2位 (樹脂類)		第3位 (食料工業品 ^{注3})		総トン数
		972,054	[33.19%]	221,631	[7.57%]	207,815	[7.10%]	2,928,555
相手国	第1位	中国	34.42	マレーシア	25.45	中国	74.30	
	第2位	韓国	20.39	シンガポール	24.63	香港	5.27	
	第3位	台湾	20.38	台湾	23.33	台湾	4.50	
コンテナ化率		99.15		100.00		96.58		

注1) 動植物性製造飼肥料

注2) その他化学工業品

注3) その他食品工業品

[]は輸出入量全体に占める当該品目の割合

博多港の値は、コンテナ化率より算出

1996年外貨コンテナ (ダイレクト) データによる

資料: 博多港統計年報, 北九州港湾統計

あり、原木、動植物性製造飼肥料と続く (第3-b表)。原木、日用品はおおむね増加し続けているが、動植物性製造飼肥料は年次により取扱量に大きな増減がある。輸入に関しては、輸出に比べると特徴が少ない。取り扱い業者からの聞き取りによると、最も多い動植物性製造飼肥料は牧草とい

うことである。博多港に輸入された牧草は、陸路を經由して、鹿児島など南九州の畜産農家へ運ばれる。日用品に関しては、品目を細分することは不可能で、様々なものが輸入されている。

国別に見ると、輸出では、アメリカが最も多く、次いで韓国、香港と続く。開設航路とも重なるが、

博多港の輸出コンテナ貨物が北米市場を重要視していることが分かる。次いで多いのが、対馬海峡を挟んで対岸にある韓国であり、福岡と韓国との密接なつながりを伺わせている。輸入では、韓国が最も多く、博多港の輸入コンテナ貨物の4分の1を占めている。次いで北米からが多い。詳細に見ていくと、韓国からは日用品、水産品、その他食料工業品が多い。つまり、韓国からの輸入品は日用品や軽工業品が多くを占めている。北米からの輸入品で最も多いのが動植物性製造飼料である牧草、次いで原木であり、原材料となるものが卓越している。

まとめると、博多港のコンテナ貨物は地元で生産された製品のアメリカ・アジアへの輸出に特化しており、輸入に関してはアジアの安い労働力で生産された、低価格・低加工品が多いと言える。

2) 北九州港

北九州は、製鉄業に代表される重厚長大産業が主要産業であった。これらの原材料、および製品の輸出入にはコンテナの利用が難しいものが多い。したがって、コンテナ化率は博多港と比べると低い⁷⁾ (第3図)。取り扱いコンテナ貨物の品目を見ると、輸出で最も多いのは化学薬品である (第3-c表)。次いで輸送機械、ゴム製品、その他化学工業品と続き、これらで全体の約7割を占める。北九州港から輸出入されるコンテナ貨物の多くは、福岡・山口を発着地とするものが多いという。上位に現れる化学製品は、北九州や山口に工場を持つ企業の製品出荷である。また、輸送機械は山口県に工場を持つ自動車会社M社や福岡県に工場を持つN社の海外工場へ向けたノックダウン部品、ゴム製品は対岸の下関に工場を持つB社のタイヤ製品による利用である。

輸入に関してみると、最も多いのは日用品であり、次いで樹脂類、その他食料工業品と続く (第3-d表)。構成比から見ると日用品が最も多く、内訳としては衣類が卓越している。北九州港でコンテナ貨物を取り扱っている業者への聞き取りによると、北九州港に揚がる衣類は、多くは北部九州で消費されるものであるが、関東のスーパーやデパートで行われるバーゲンセール品も含まれて

いるという。このようなケースでは、限られた日までに商品が届かないと価値がなくなるうえに、短期間に大量の商品が必要となる。輸出元である韓国から消費地である関東の港まで、全行程を航送した場合2日以上かかる。さらに、商品が荷主に届けられるまでは3日近く要する。これに対し、韓国から北九州港までの航送し、そこから関東までトラックにて陸送すれば、北九州港での通関手続きが素早く行われこともあり、1日半で荷主に届けることが出来る。このように、後背地で消費されるものがほとんどである博多港に比べ、北九州港では関東への貨物の中継地としても機能している。

国別に見ると、輸出先の上位は、順に台湾、香港、中国である。どの国へも、上位品目の輸出が卓越しており、北九州港は後背地に立地する工場で生産された製品輸出のために機能しており、その取引相手は東アジアに特化していることが分かる。輸入先の上位は中国、台湾、韓国がくる。しかし、輸入品目と輸入元との関連を見ると、博多港と大きな差はない。つまり、北九州港もアジアの諸国で生産された低価格・低加工品の輸入に用いられていると言えるが、関東への中継地としての機能も有している。

以上のことから、博多港も北九州港も、輸出入の機能に大きな差異はないといえる。開設されている航路の特徴から、博多港はアメリカ・アジアとの関係、また北九州港ではアジア、中でも東アジアとの強い関係が、差として認められる。

Ⅲ まとめ

以上、博多港と北九州港の比較から、両港の特性を明らかにしてきた本研究においては、以下のようによまとめられる。

1. 両港の港湾施設は、規模の差異はあるが、発展のプロセスは同じである⁸⁾。
2. 開設航路からみた両港の相手市場は、博多港においては欧米など先進国とアジア諸国であるのに対して、北九州港は東南アジア、東アジア諸国である。特に北九州港の、東アジアに対する特化は著しい。

3. 輸出入共に、両港の性格は類似している。つまり、輸出から見たとき、後背地で生産された工業製品の海外出荷のために用いられている。また、輸入では日用品・食料品といった低価格・低加工品が多い。加えて博多港では牧草、北九州港では樹脂類が多い。
 4. 輸出入相手を見ると、開設航路との関わりが深く、上位にくる輸出先は、博多港では北米、北九州港ではアジア諸国がくる。しかし、製品出荷港として利用される両港では輸出先と品目との間には、特定の関係は見られない。輸入元を見ると、日用品・食料品に関しては両港ともアジア諸国、特に東アジア地域からのものが多い。しかし、博多港の輸入品の特徴でもある牧草は北米からのものが多い。
- 以上のことを要約すると、本邦において、位置づけが異なる博多港と北九州港ではあるが、外貿

コンテナから見た港湾機能には、大きな差異は見られないと言える。古くからアジアとの航路を有していた北九州港では、コンテナ化が進んだ現在でも、アジア諸国との間に多くの航路を有している。一方、コンテナ港としては新しい博多港は、競合する北九州港にはない世界一周や欧米航路を誘致することによって、差別化を図っている。このことが、輸出入における取引先の差となっているが、取り扱い品目に関しては大きな差がない。また、港湾施設の発展過程も同じであることから、以上のことは裏付けられよう。

新国際分業体制が論じられるなど、現在では世界規模で商品の生産、流通が行われるようになっている。このような状況がさらに進展すれば、外貿コンテナの持つ役割はますます重要になってくる。この分野の地理学からの研究はまだ少なく、今後の蓄積が望まれる。

本稿を作成するに当たり、福岡市港湾局振興課 小西盛時氏、博多港ふ頭(株)業務第1課 中西勉氏、二宮保氏、北九州市港湾局物流企画課 中橋継興氏、日本通運(株)福岡海運支店 大賀一正氏をはじめ、多くの関係機関・企業の皆様方のご厚意とご協力をいただきました。末筆ながら、ここに記して御礼申し上げます。

[注および参考文献]

- 1) 遠藤幸子 (1981) : 清水港の港湾機能と後背地の変容. 地理学評論, **54**, 317-333.
- 2) 安積紀雄 (1990) : わが国の外貿コンテナ輸送の寄港地とその後背地. 東北地理, **42**, 245-255.
- 3) 峯耕一郎 (1995) : 下関港周辺に立地する事業所の物流システム — 港湾後背地概念の再検討に向けて —. 経済地理学年報, **41**, 121-134.
- 4) 朴 倞玄 (1997) : 大邸企業の対日輸出における日本側港湾の選択要因. 経済地理学年報, **43**, 185-200.
- 5) 本稿では北九州港と今後用いていく際、特に指定しない限り、狭義の門司港を指すものとする。博多港・北九州港、共に特定重要港湾(外国貿易の増進に置いて特に重要であると定められた港湾)である。中でも、北九州港を含む関門港は、わが国の主要港湾の中でも特に重要である東京港・横浜港・名古屋港・大阪港・神戸港と共に六大港と言われており、両港の位置づけには差異がある。
- 6) 航空機と違い、船舶の場合、目的地へダイレクトに向かうのではなく、途中いくつかの寄港地があり、そこでも貨物の積み降しを行う。特に、欧州・地中海・中近東航路の場合、途中アジア各国での取り扱いもある。
- 7) バラ積み(バルク)の場合、混載が困難なため、積載するものに特化した船舶を仕立てなければならない。一方、コンテナの場合は世界標準として企画化されており、省力化が図れる。また、従来コンテナ化が困難とされていた穀物や液体のものなどに関しても、近年、それぞれの貨物に特化した専用コンテナが開発されたことにより、さらにコンテナ化は進んでいる。
- 8) 本論では取り上げなかったが、両港の今後の展開計画も類似している。