



九州地域国際海上物流の現状と 今後の展望

産業政策と物流ロジスティクスグループ

上級研究員 韓 成一

han@icsead.or.jp

1

構成

1. 研究の背景

- 日本港湾の韓国フィーダー航路化

2. 研究の目的

- 北部九州3港(北九州港・博多港・下関港)発着の外貿コンテナ貨物が韓国港湾(特に釜山港)をどれほど利用しているかを分析し、示唆点を考察
 - 釜山港でT/S(積み替え)される日本の発着外貿コンテナ貨物量を日韓政府統計を併用することによって分析

3. 分析結果

4. 示唆点

2

分析結果①

北部九州3港の位置付けと 韓国港湾利用度

3

北部九州3港の位置づけ(1)

九州42港+山口県8港(50港)

(単位：TEU)

都道府県	港格	港湾	平成24年コンテナ貨物取扱量						
			合計	外貿合計	輸出	輸入	内貿合計	移出	移入
福岡県	国際拠点港湾	博多	906,979	818,546	404,042	414,504	88,433	47,403	41,030
福岡県	国際拠点港湾	北九州	506,072	434,114	226,439	207,675	71,958	27,829	44,129
山口県	国際拠点港湾	下関	72,841	72,667	36,570	36,097	174	88	86
鹿児島県	重要港湾	志布志	91,644	71,356	34,260	37,096	20,288	11,870	8,418
沖縄県	重要港湾	那覇	217,642	62,090	18,570	43,520	155,552	18,591	136,961
山口県	国際拠点港湾	徳山下松	112,994	59,968	36,316	23,652	53,026	20,321	32,705
佐賀県	重要港湾	伊万里	53,344	51,397	24,813	26,584	1,947	1,897	50
大分県	重要港湾	大分	36,151	30,030	16,472	13,558	6,121	1,827	4,294
宮崎県	重要港湾	細島	29,025	26,720	13,982	12,738	2,305	533	1,772
山口県	重要港湾	三田尻中関	38,183	21,730	13,449	8,281	16,453	5,880	10,573
山口県	重要港湾	岩国	45,650	18,583	12,596	5,987	27,067	10,804	16,263
鹿児島県	重要港湾	川内	19,040	14,034	8,820	5,214	5,006	590	4,416
熊本県	重要港湾	八代	12,410	11,367	5,455	5,912	1,043	647	396
福岡県	重要港湾	三池	10,051	10,051	796	9,255	0	0	0
宮崎県	重要港湾	油津	8,562	7,816	3,894	3,922	746	342	404
山口県	重要港湾	宇部	21,638	6,852	3,638	3,214	14,786	7,140	7,646
長崎県	重要港湾	長崎	6,286	6,286	3,169	3,117	0	0	0
熊本県	重要港湾	熊本	5,033	5,033	2,646	2,387	0	0	0
沖縄県	重要港湾	石垣	45,632	1,177	1,163	14	44,455	21,765	22,690
鹿児島県	重要港湾	鹿児島	89,207	0	0	0	89,207	67,237	21,970

4

北部九州3港の位置づけ(2)

都道府県	港格	港湾	平成24年全国シェア					平成24年全国順位				
			合計	輸出	輸入	移出	移入	合計	輸出	輸入	移出	移入
福岡県	国際拠点港湾	博多	4.4%	4.6%	4.7%	2.9%	2.4%	6	6	6	7	10
福岡県	国際拠点港湾	北九州	2.4%	2.6%	2.4%	1.7%	2.6%	8	7	7	14	9
山口県	国際拠点港湾	下関	0.4%	0.4%	0.4%	0.0%	0.0%	21	15	18	70	73
鹿児島県	重要港湾	志布志	0.4%	0.4%	0.4%	0.7%	0.5%	18	17	17	23	30
沖縄県	重要港湾	那覇	1.0%	0.2%	0.5%	1.1%	8.1%	11	27	15	19	3
山口県	国際拠点港湾	徳山下松	0.5%	0.4%	0.3%	1.2%	1.9%	16	16	24	18	14
佐賀県	重要港湾	伊万里	0.3%	0.3%	0.3%	0.1%	0.0%	27	21	21	47	74
大分県	重要港湾	大分	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.3%	39	30	32	48	41
宮崎県	重要港湾	細島	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	43	36	34	61	48
山口県	重要港湾	三田尻中関	0.2%	0.2%	0.1%	0.4%	0.6%	38	37	41	36	26
山口県	重要港湾	岩国	0.2%	0.1%	0.1%	0.7%	1.0%	32	39	46	24	23
鹿児島県	重要港湾	川内	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.3%	48	42	49	59	40
熊本県	重要港湾	八代	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	60	48	47	57	65
福岡県	重要港湾	三池	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	62	62	37	79	81
宮崎県	重要港湾	油津	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	64	49	52	64	64
山口県	重要港湾	宇部	0.1%	0.0%	0.0%	0.4%	0.5%	47	50	54	33	35
長崎県	重要港湾	長崎	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66	51	55	83	85
熊本県	重要港湾	熊本	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	69	55	57	84	86
沖縄県	重要港湾	石垣	0.2%	0.0%	0.0%	1.3%	1.3%	33	60	63	16	18
鹿児島県	重要港湾	鹿児島	0.4%	0.0%	0.0%	4.1%	1.3%	19	66	67	5	19

5

韓国港湾利用度とは

- 港湾の外貿コンテナ貨物における

$$\text{韓国港湾利用度(\%)} = \frac{\text{韓国港湾との外貿コンテナ貨物量}}{\text{港湾の全外貿コンテナ貨物量}} \times 100$$

(注1) 右辺の貨物量単位はTEU

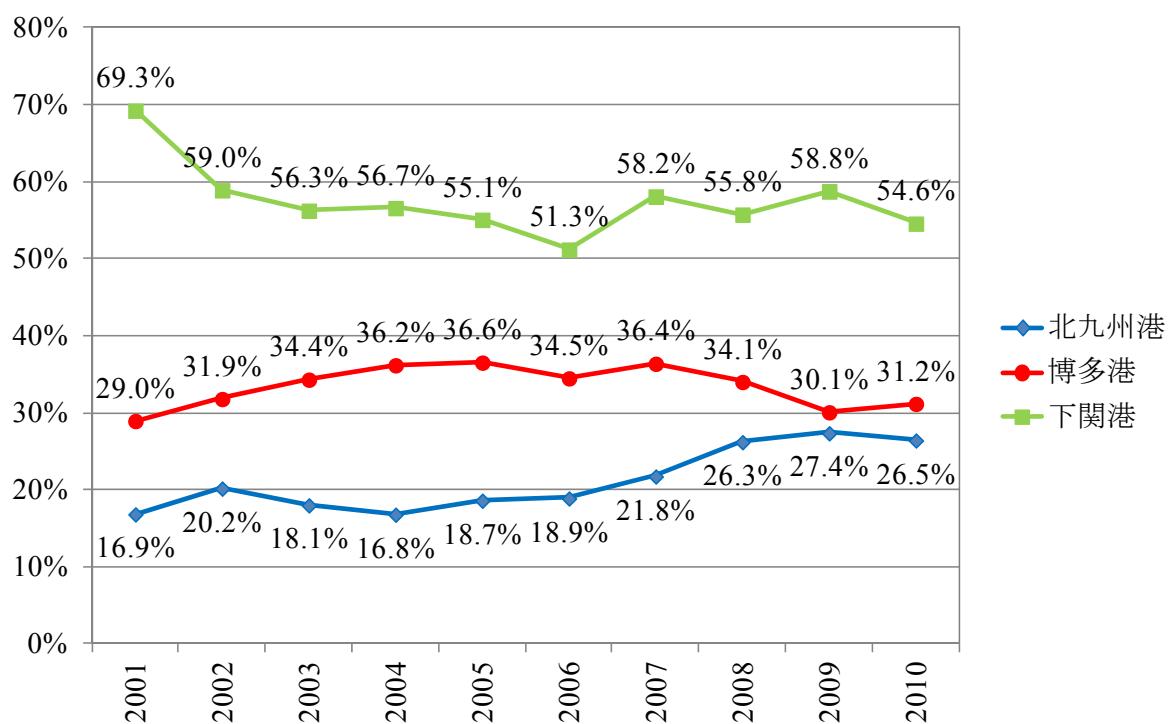
(注2) 分母は、日本の港湾統計による数字

分子は、韓国の関税庁統計による数字

(注3) 分子の貨物量は、日韓ダイレクトコンテナ貨物量であり、第3国を経由する貨物は含まず

6

北部九州3港の韓国港湾利用度



7

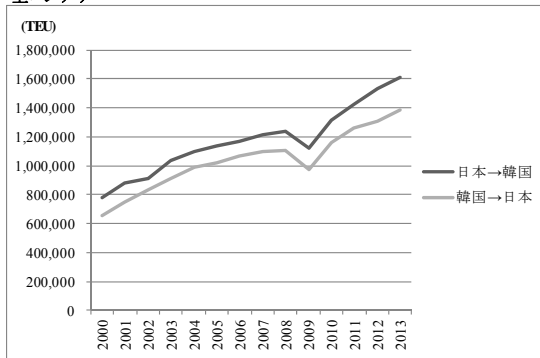
分析結果②

日韓(日釜)間の 外貿コンテナ貨物量

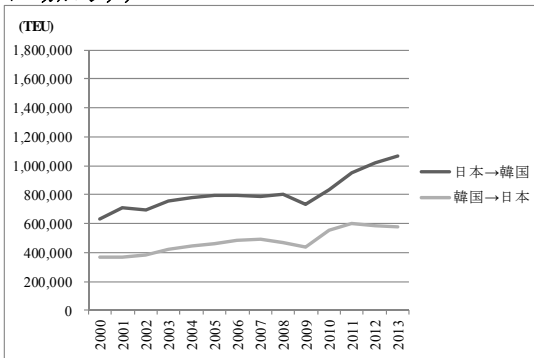
8

日韓外貿コンテナ貨物量

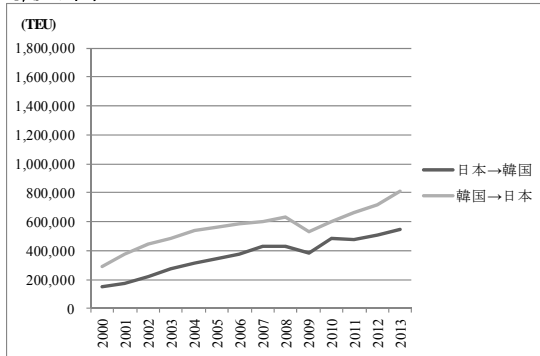
全コンテナ



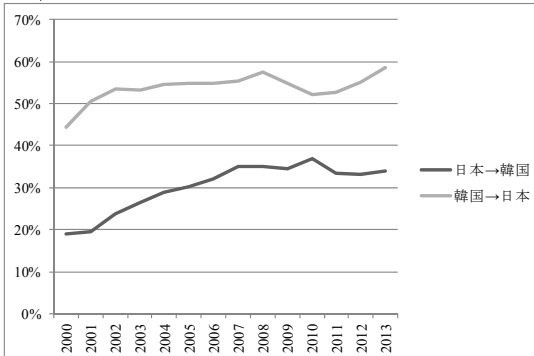
ローカルコンテナ



T/Sコンテナ



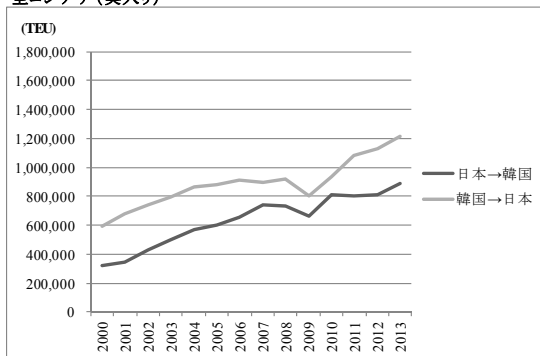
T/S率



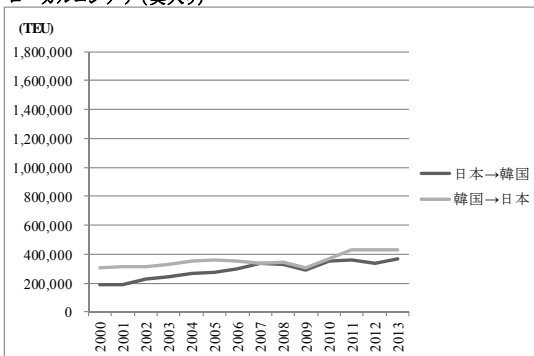
9

日韓外貿コンテナ貨物量(実入り)

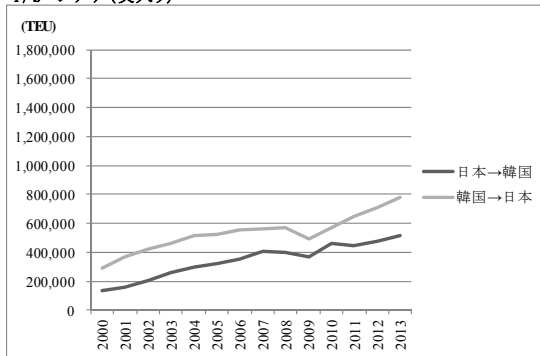
全コンテナ(実入り)



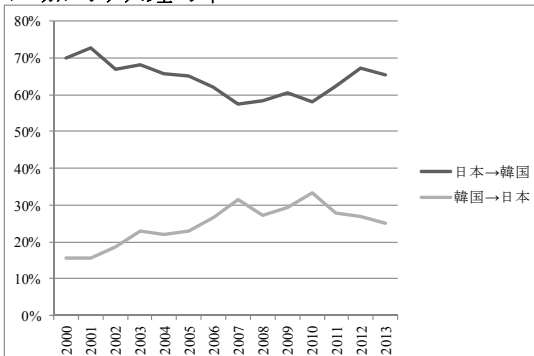
ローカルコンテナ(実入り)



T/Sコンテナ(実入り)

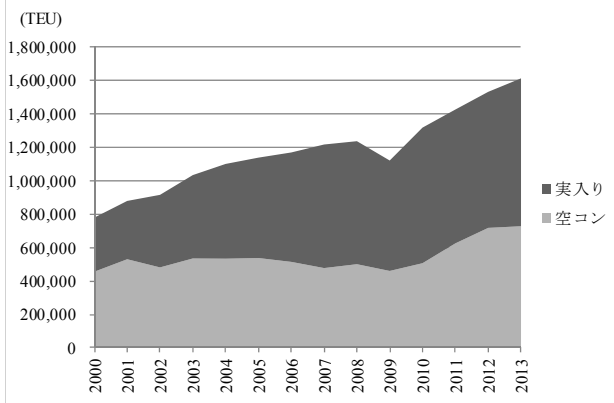


ローカルコンテナの空コン率

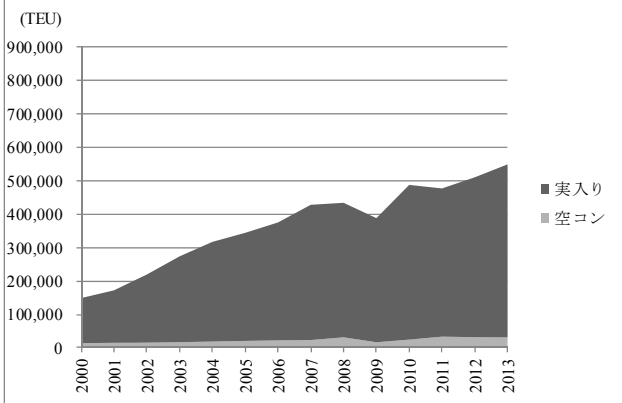


10

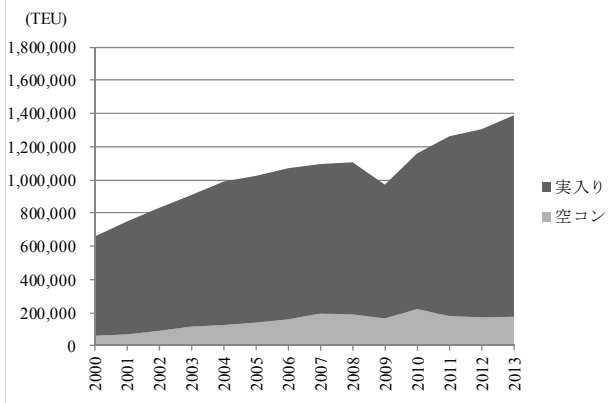
日本→韓国(全コンテナ貨物量)



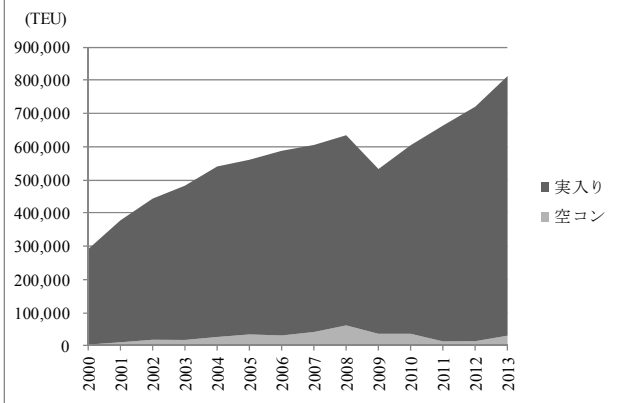
日本→韓国(T/Sコンテナ貨物量)



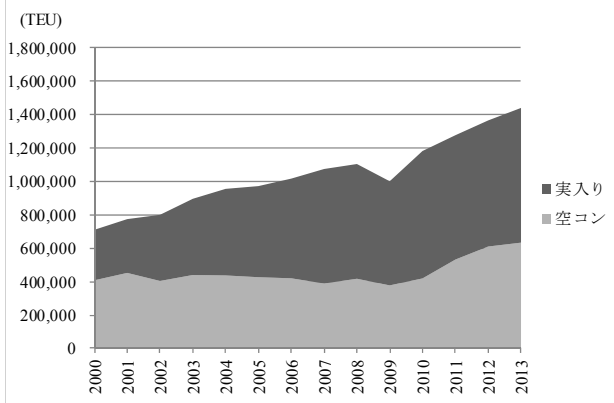
韓国→日本(全コンテナ貨物量)



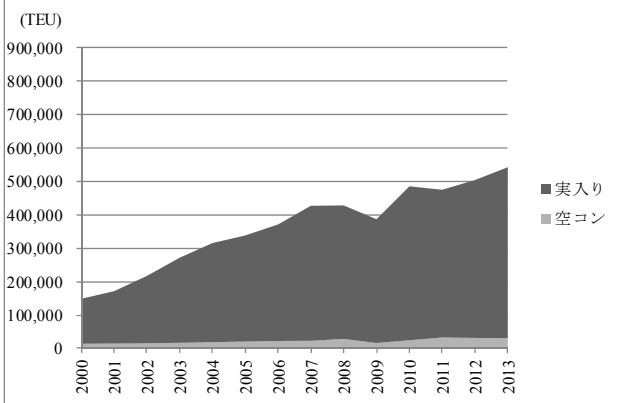
韓国→日本(T/Sコンテナ貨物量)



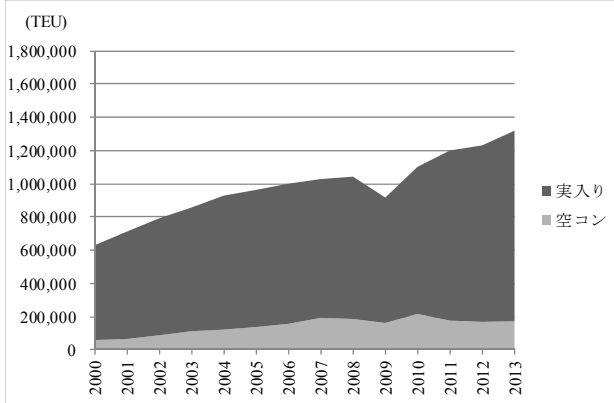
日本→釜山(全コンテナ貨物量)



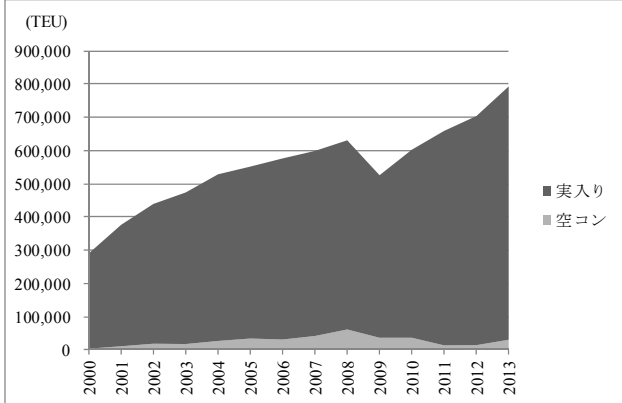
日本→釜山(T/Sコンテナ貨物量)



釜山→日本(全コンテナ貨物量)



釜山→日本(T/Sコンテナ貨物量)



日本の釜山港T/S經由輸出港

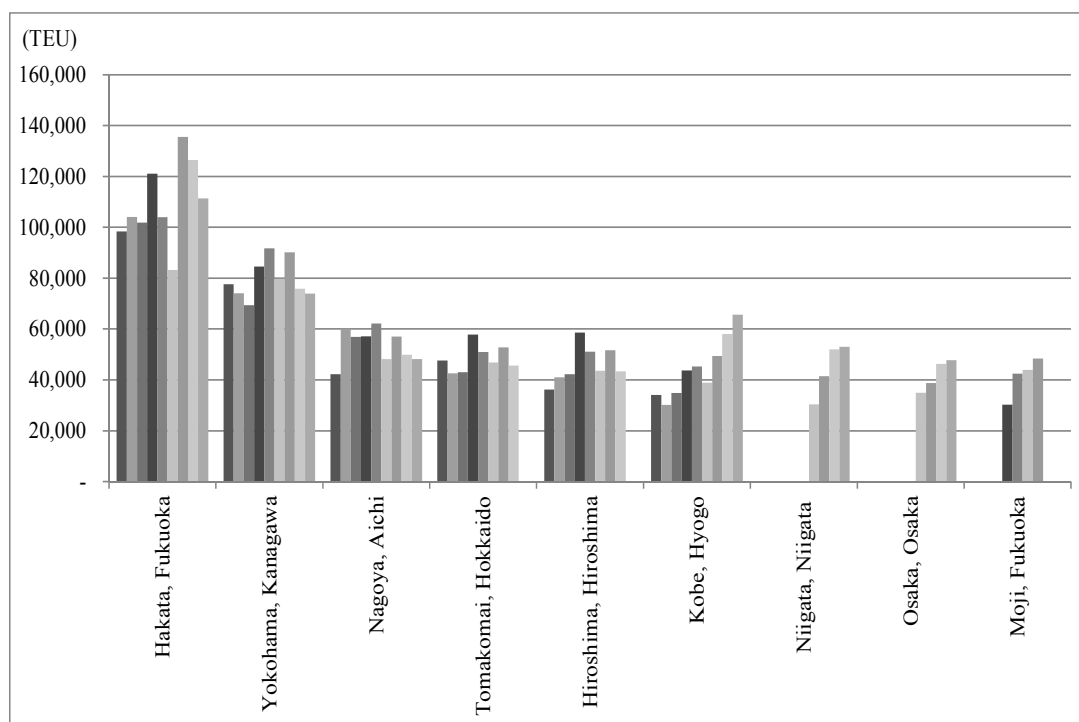
日本の釜山港T/S經由輸出港（合計9港湾）

地方	都道府県	港湾
北海道（1）	北海道（1）	苫小牧港
関東（1）	神奈川県（1）	横浜港
中部（2）	新潟県（1）	新潟港
	愛知県（1）	名古屋港
近畿（2）	大阪府（1）	大阪港
	兵庫県（1）	神戸港
中国（1）	広島県（1）	広島港
九州（2）	福岡県（2）	博多港，門司港

注：（）内の数字は港湾数。

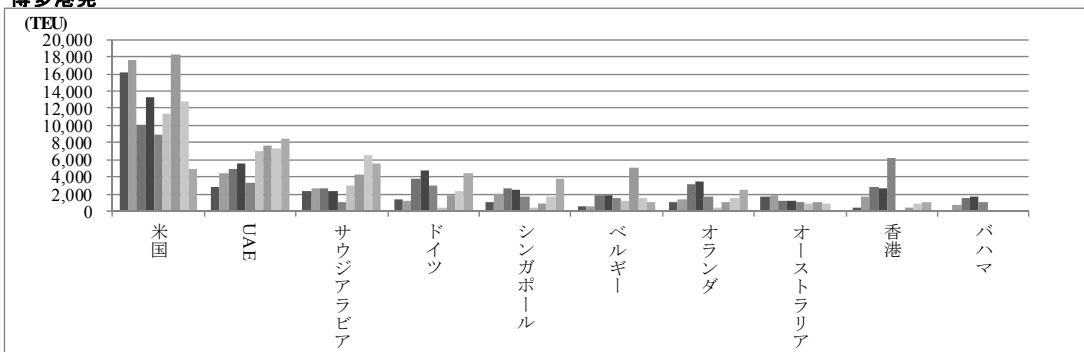
日本の輸出港別釜山港T/S量

(2004~2012年)

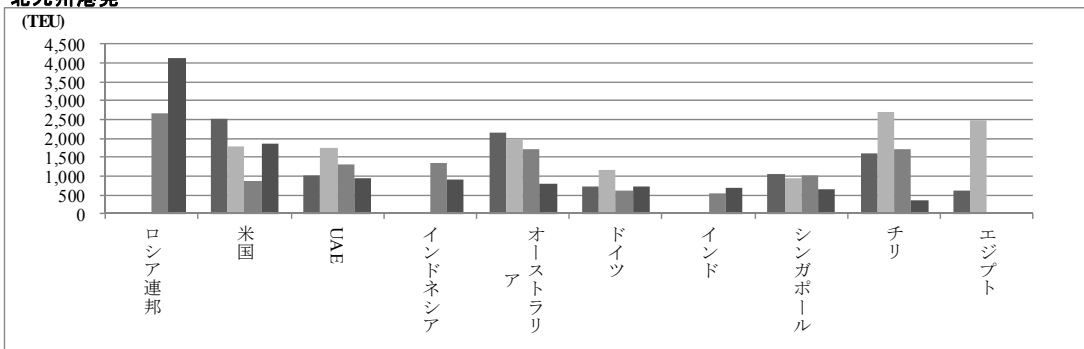


輸出先別釜山港T/S量

博多港発



北九州港発



15

日本の釜山港T/S經由輸入港

日本の釜山港T/S經由輸入港 (合計50港湾)

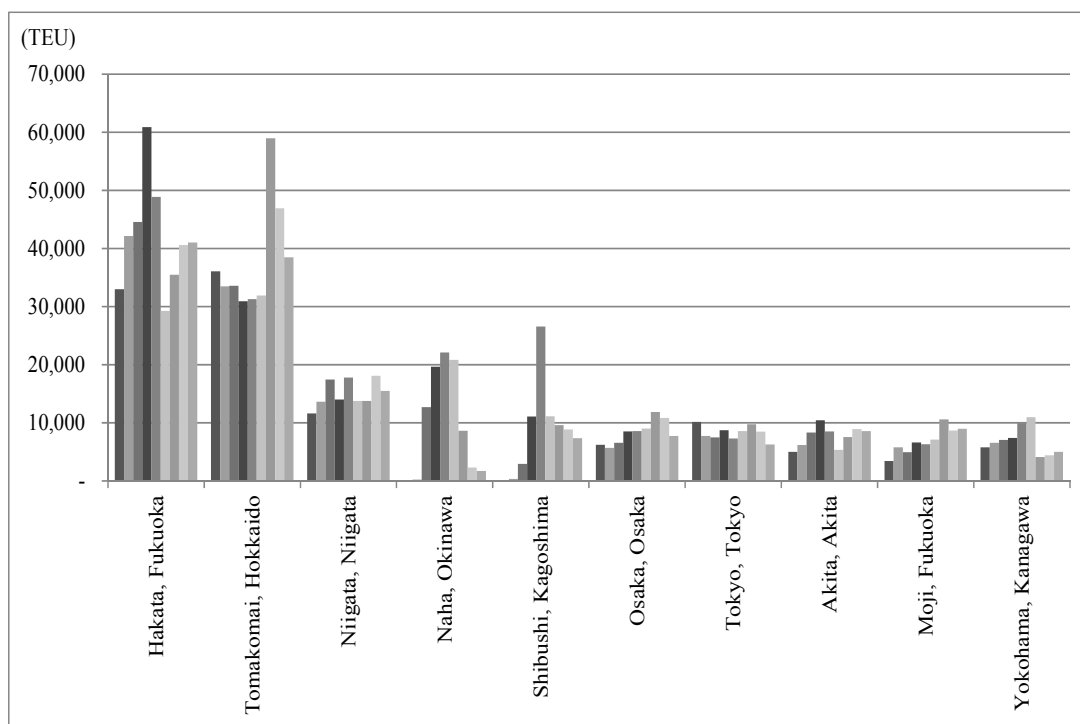
地方	都道府県	港湾	地方	都道府県	港湾
北海道 (4)	北海道 (4)	石狩港, 石狩湾新港, 釧路港, 苫小牧	中国 (7)	鳥取県 (1)	境港
東北 (6)	青森県 (1)	八戸港		岡山県 (1)	水島港
	宮城県 (2)	仙台港, 仙台新港		広島県 (3)	安芸津港, 福山港, 広島港
	秋田県 (1)	秋田港	山口県 (2)	中関港, 徳山港	
	山形県 (1)	酒田港	四国 (5)	徳島県 (1)	徳島港
福島県 (1)	いわき小名浜港	香川県 (1)		高松港	
関東 (4)	千葉県 (1)	千葉港		愛媛県 (2)	今治港, 伊予三島港
	東京都 (1)	東京港	高知県 (1)	高知港	
	神奈川県 (2)	川崎港, 横浜港	九州 (11)	福岡県 (3)	博多港, 三池港, 門司港
中部 (9)	新潟県 (2)	直江津港, 新潟港		佐賀県 (1)	伊万里港
	富山県 (2)	富山港, 富山新港		長崎県 (1)	中浦港
	石川県 (1)	金沢港		熊本県 (1)	八代港
	福井県 (1)	敦賀港		宮崎県 (2)	油津港, 細島港
	静岡県 (1)	清水港		鹿児島県 (2)	川内港, 志布志港
	愛知県 (2)	名古屋港, 豊橋港		沖縄県 (1)	那覇港
近畿 (4)	三重県 (1)	四日市港			
	大阪府 (1)	大阪港			
	兵庫県 (2)	神戸港, 都志港			

注: () 内の数字は港湾数。

16

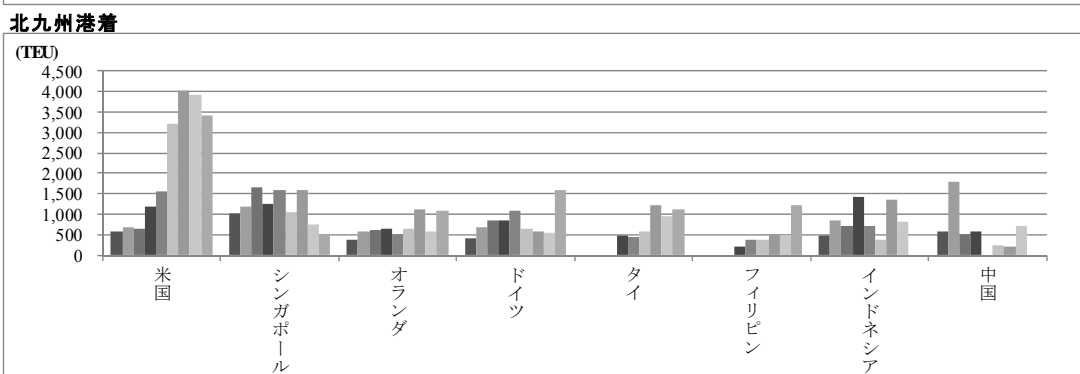
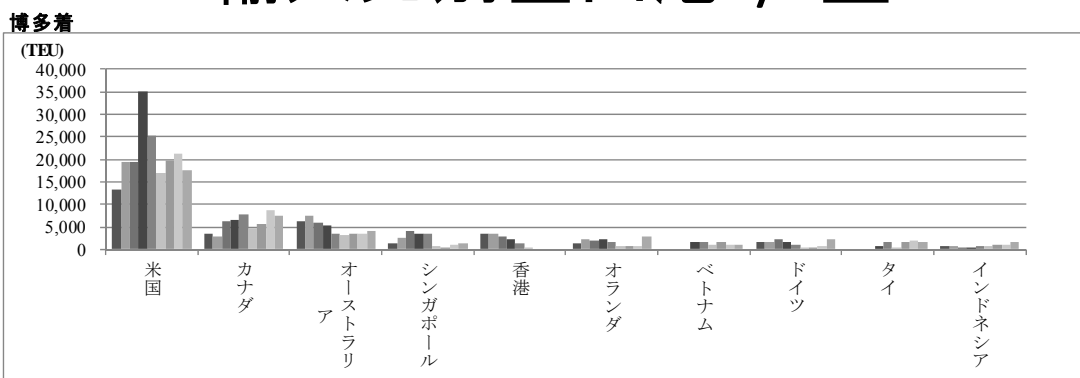
日本の輸入港別釜山港T/S量

(2004~2012年)



17

輸入元別釜山港T/S量



18

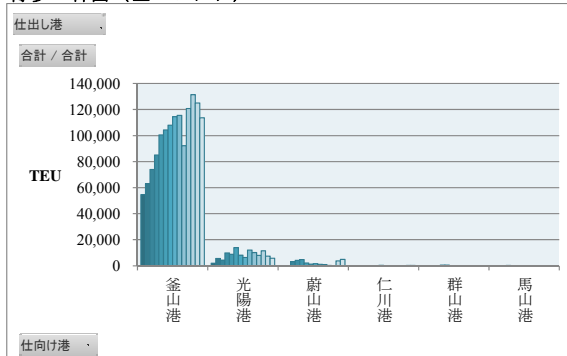
分析結果③

北部九州3港の釜山港T/S 外貿コンテナ貨物量

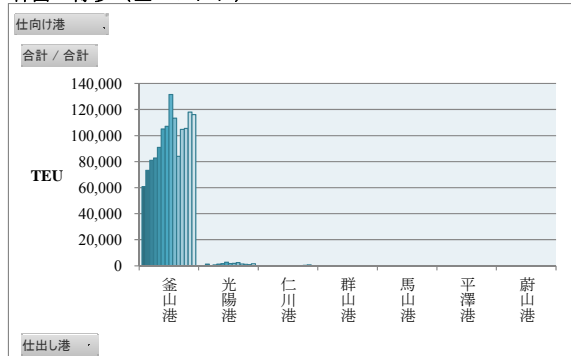
19

博多港(全コンテナ)

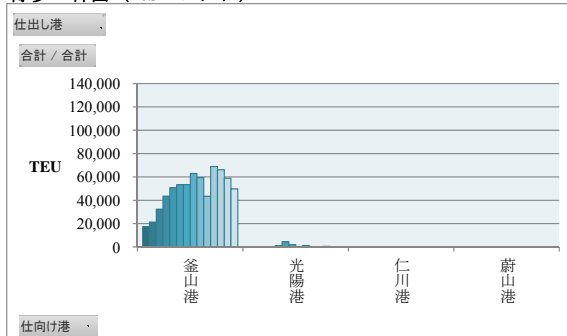
博多→韓国 (全コンテナ)



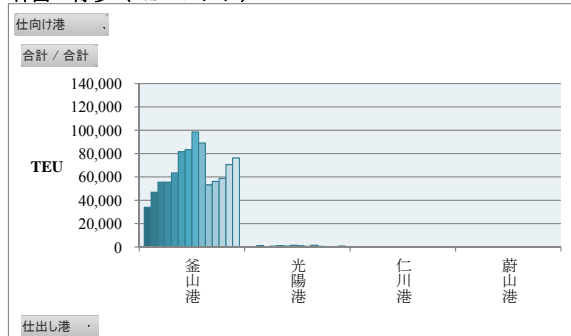
韓国→博多 (全コンテナ)



博多→韓国 (T/Sコンテナ)



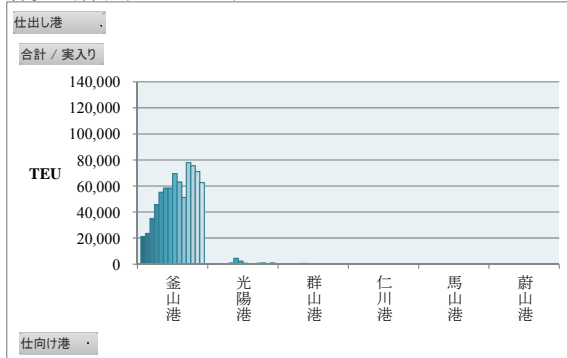
韓国→博多 (T/Sコンテナ)



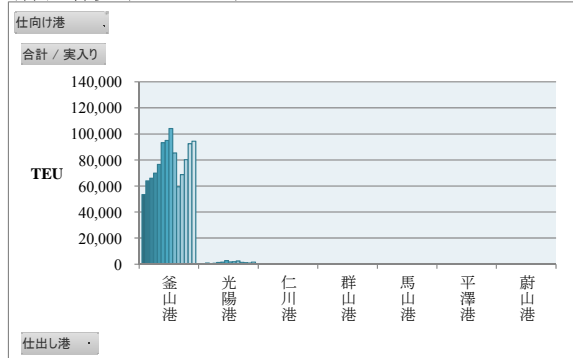
20

博多港(実入りのみ)

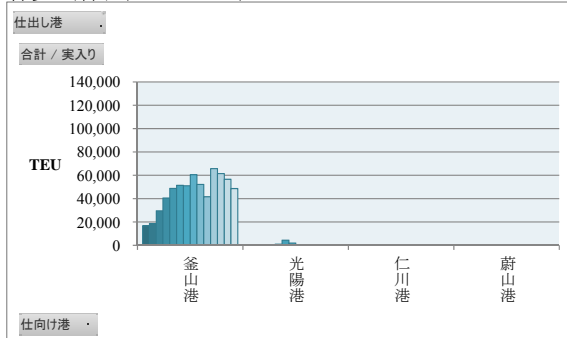
博多→韓国 (全コンテナ)



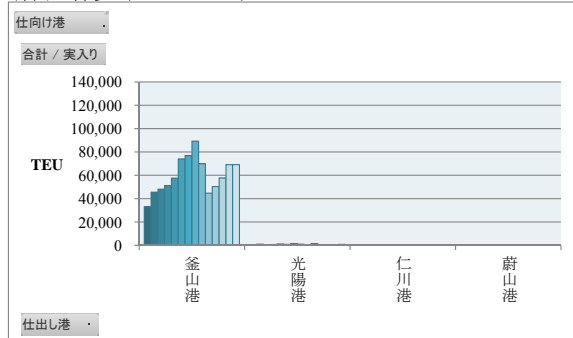
韓国→博多 (全コンテナ)



博多→韓国 (T/Sコンテナ)



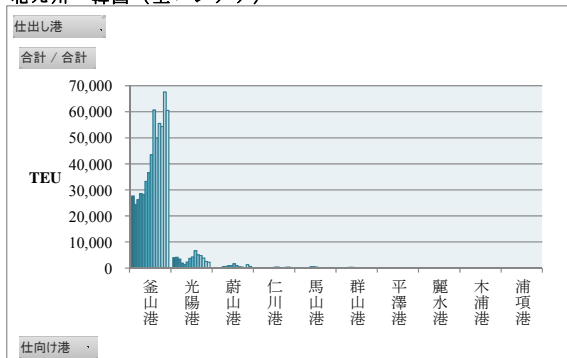
韓国→博多 (T/Sコンテナ)



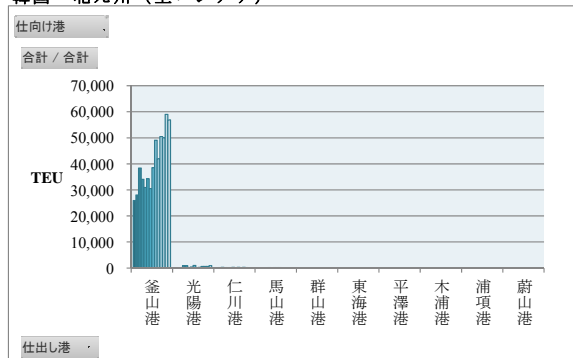
21

北九州港(全コンテナ)

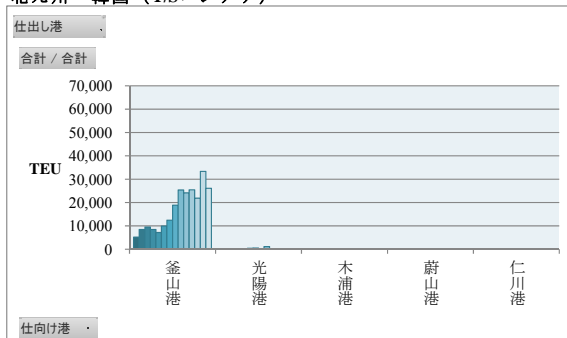
北九州→韓国 (全コンテナ)



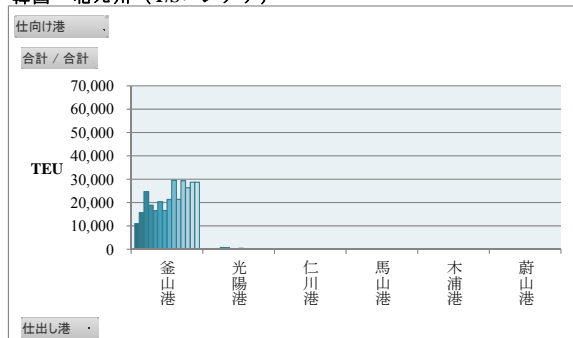
韓国→北九州 (全コンテナ)



北九州→韓国 (T/Sコンテナ)



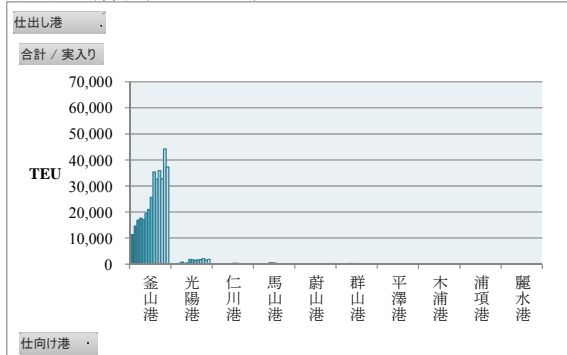
韓国→北九州 (T/Sコンテナ)



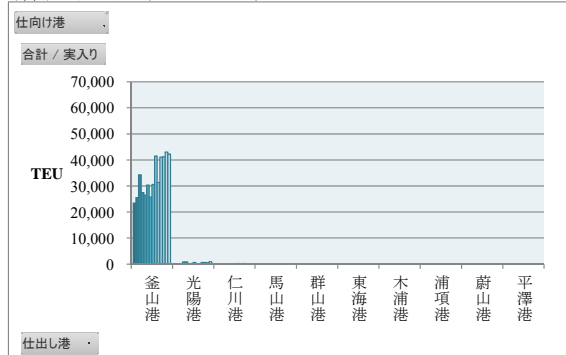
22

北九州港(実入りのみ)

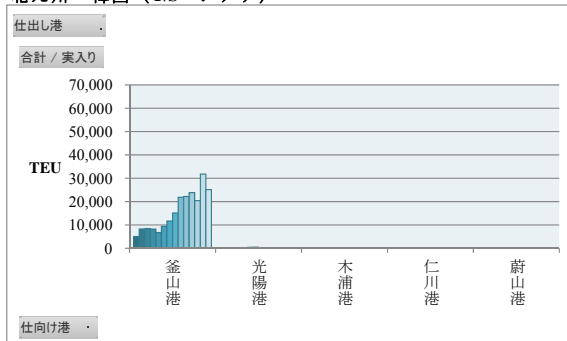
北九州→韓国 (全コンテナ)



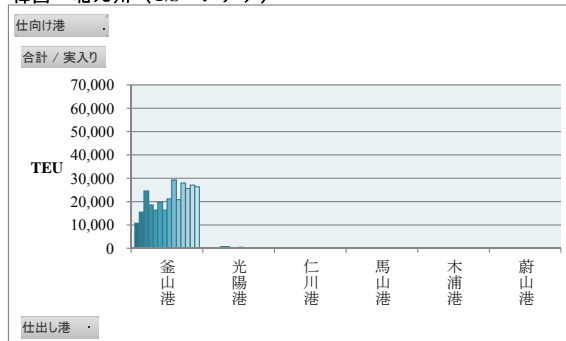
韓国→北九州 (全コンテナ)



北九州→韓国 (T/Sコンテナ)



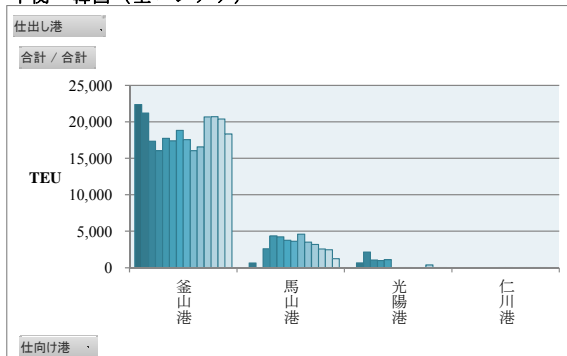
韓国→北九州 (T/Sコンテナ)



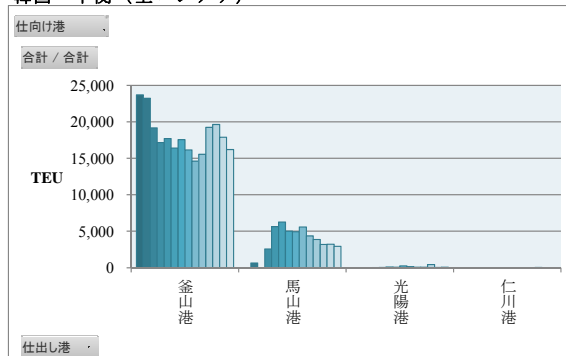
23

下関港(全コンテナ)

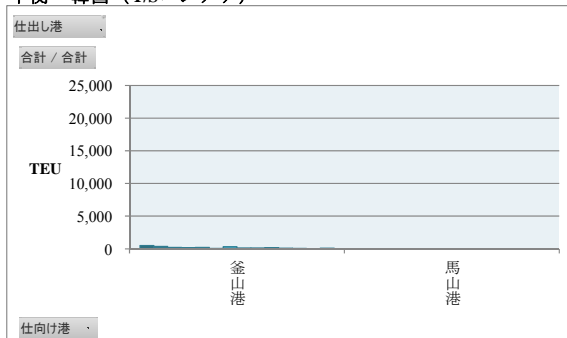
下関→韓国 (全コンテナ)



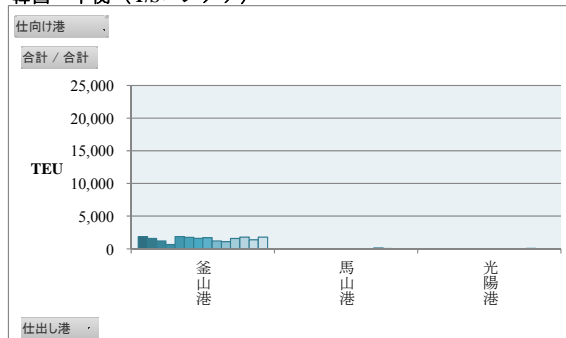
韓国→下関 (全コンテナ)



下関→韓国 (T/Sコンテナ)



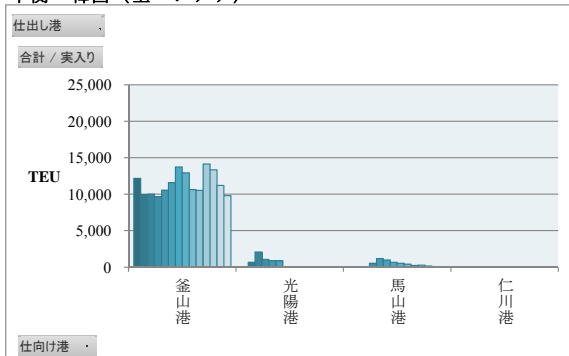
韓国→下関 (T/Sコンテナ)



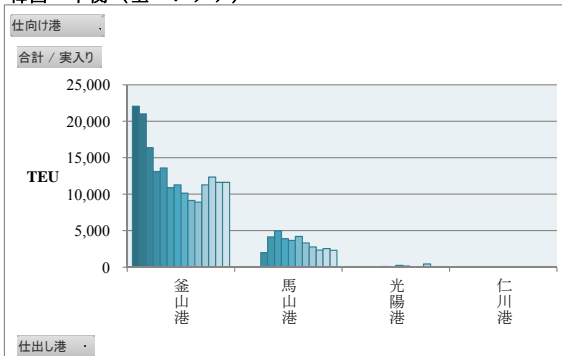
24

下関港(実入りのみ)

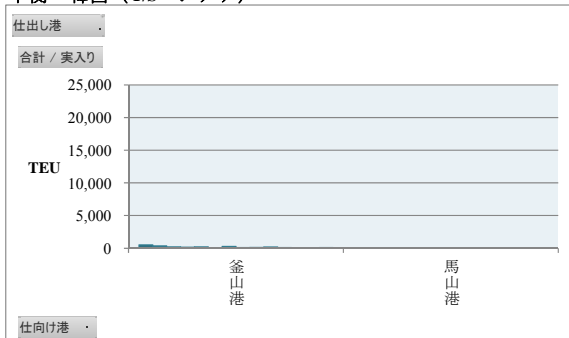
下関→韓国(全コンテナ)



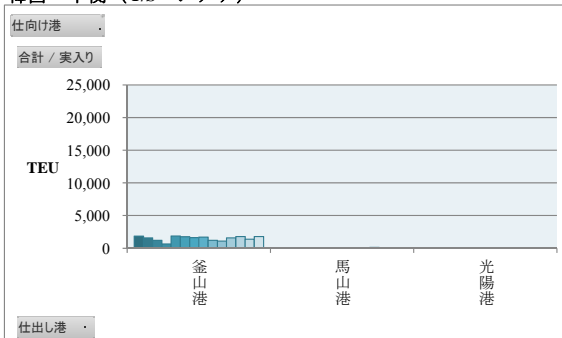
韓国→下関(全コンテナ)



下関→韓国(T/Sコンテナ)



韓国→下関(T/Sコンテナ)



25

分析結果まとめ

- 北部九州3港の外貿コンテナ貨物量の
全国シェアは1割未満
輸出7.7%, 輸入7.5%(2012年基準)
- 釜山港を利用している日本港湾の外貿コンテナ貨物取扱い量は増加傾向にある
年平均伸び率(CAGR)
日本→釜山貨物量: **10.5%**
釜山→日本貨物量: **8.0%**

分析結果まとめ

- 日韓間の外貿コンテナ物流の全般的傾向
 - 全コンテナ： 輸出 > 輸入 (約1.2倍)
(注) 輸出と輸入の空コンテナ率は、それぞれ約4割以上と1割以上。
 - T/Sコンテナ： 輸入 > 輸出 (約1.5倍)
- 北部九州3港の対韓外貿コンテナ物流は、輸出货量と輸入量がほぼ同じ
- 北部九州3港の釜山港利用の年平均伸び率
(2000～2013年の14年間)
 - 北九州港： 輸出 13.3%， 輸入 7.7%
 - 博多港： 輸出 8.5%， 輸入 6.4%
 - 下関港： 輸出 -11.3%， 輸入 -0.3%

27

示唆点

日本の外貿コンテナ貨物の釜山港T/Sが増加する傾向などから：

- 国際コンテナ戦略港湾政策の見直しは不可避？
- グローバル経済の視点からはチャンス
 - T/S以外にも釜山港利用のメリットは多数あり
 - 釜山新港背後物流団地(FTZ)の有効活用による日本のサプライチェーンの確保と貿易活性化
 - 釜山港を利用する地理的・経済的利点と九州のニーズを融合した越境ビジネスおよび物流の展開
 - 釜山-北部九州経済圏の形成による地域活性化

28