

(公財) 日本海事センター企画研究部次長 臼井 潔人



只今、ご紹介にあずかりました臼井です。
本日は北九州の海事産業について概略を説明させていただきます。まず、この海事立国フォーラムで海事センターの人間が、海事センターの調査研究の成果を発表するようになったのはちょうど2年前の16回からでございます。これは小幡会長のご発案によるものです。このフォーラムを利用して、海事センター

の調査活動の成果を大いに対外的に発信すべしという意図で始まったものですが、若干海事センターの人間が話をしても講演料を払わなくてもいいんじゃないかと、そういうことが頭をよぎったのではないかと推測しております。

それでは早速本題に入らせて頂きます。先ほど重田審議官よりご説明がありましたけれども、当方からは荷動きを中心に説明させていただきます。まず最初に九州経済圏県別貿易総額における福岡県のシェアですけれども、福岡県の輸出シェアは全国で6.3%、九州経済圏で60%となっております。九州経済圏では圧倒的なステータスにありますけれども、輸入額を見ますと、全国で3.6%、九州経済圏では39%に低下致します。これは大分県が原油、銅鉱石、鉄鉱石や石炭、鹿児島県にしましては原油の輸入が多いことが、福岡県の輸入シェアの低下につながっていると考えております。

次に、港別の輸出入の順位を見てみますと、輸出港ではトヨタ自動車のお膝元である名古屋港が1位、トヨタとスズキが輸出拠点を構える三河港が8位に入っております。福岡県の港湾では、博多港が10位、門司港と苅田港が18位と19位、戸畑港が21位に位置しております。前年比で門司港と苅田港は10%以上増加しておりますが、博多港は上位10港の中では唯一12%以上減少しております。半導体

等電子部品の輸出額が大きく減少したことがその理由となっております。輸入の方を見ますと、博多港が14位、門司港が20位、戸畑港が35位となっております。全国的に見ますと、千葉、川崎、四日市と戸畑の減少が目を引きます。これらの4港に関しましては資源エネルギーの輸入が多いことから、原油、LNG、鉄鉱石、石炭等の資源エネルギーの輸入価格の低下が大きく影響したものと理解しております。

次に福岡県4港の輸出入額の推移を見てみますと、この4港は博多、門司、苅田と戸畑の合計したものですけれども、2008年9月に発生したリーマンショックの影響により、2009年に大きく輸出入とも落ち込んでおります。2004年頃からリーマンショック発生までは、外航海運は非常に好景気で海運バブルと言われておりましたけれども、実際に2008年までの貿易額は大きく伸びておりました。これに対しまして2009年が大きく落ち込み、2010年以降回復に向かっておりますけれども、輸出は2013年から、また輸入は2014年を境として伸び悩んでおります。

次に各港別の輸出入実績を見ていきます。最初に門司港ですけれども、輸出では半導体製造装置を含む機械類が1位、化学製品が2位となっております。自動車部品も輸出で6位、輸入では3位に入っております。輸入では電線及びケーブルが多いのが特徴となっております。この電線及びケーブルも電気機器に含まれますので、この両方を合計しますと2位の化学製品と大きな差がつくことになります。

次に戸畑港ですけれども、こちらが輸出では鉄鋼、輸入では液化天然ガス（LNG）が圧倒的なシェアとなっております。苅田港に関しましては、輸出では自動車の輸出が圧倒的で、2位がセメントになっております。輸入は石炭が1位ですけれども、この石炭はセメント会社で使用されるものと理解しております。次に博多港に関しましては、輸出では自動車、一般機械、電気機器の順になっております。電気機器は2014年は2位だったんですけれども、2015年は3位に転落しております。輸入では資源エネルギー関係の輸入がないのが特徴かもしれません。電気機器や一般機械以外では魚介類や家具の輸入が目立っております。

次に貿易相手国を見てみます。最初に門司港の輸出相手国を見ますと、中国を筆頭するアジア諸国が

並んでおりまして、北九州とアジアの距離の近さが感じられます。中国が一般機械と電気機器で輸出相手国の1位、輸入元では上位5品目で全て1位になっております。門司港のタイヤの輸出相手国ですが、鉄鉱石や石炭の生産の多い国が並んでおります。これは鉱山で使用する超大型のタイヤをブリヂストンが輸出しているからではないかというふうに推測しております。次に自動車関係ですが、向け地はマレーシア、インドネシア、シンガポールといったASEAN諸国が中心となっております。3位と4位にケニアとニュージーランドが入っていますが、この2カ国は日本の中古車の需要が高いところで、新車と並んで中古車が輸出されているのではないかと見ております。

次に戸畑港ですけれども、門司と同じような傾向になっておりまして、輸出相手国では中国が鉄鋼、一般機械と有機化合物、輸入元では一般機械と自動車部品で1位になっております。タイヤも門司と同じように1位がチリ。チリは銅鉱石と鉄鉱石の輸出が盛んな国で、その次にペルーとかコロンビア、カナダ。こちらでも鉄鉱石や石炭の輸出が盛んな国が並んでおります。この戸畑で一番驚いたのは、鉄鋼の輸入元が1位カザフスタン、2位南アフリカということで、韓国とか中国、ロシアは予想通りだったんですけれども、カザフスタンと南アフリカというのは非常に驚きでございまして、日本がこういう国から輸入しているんだなというのを今回発見した次第です。鉄鋼は非常に種類が多くて、半製品というものも輸入されております。半製品は一旦輸入して電気炉で再度溶かしてまた製品に加工するような動きをしておりますので、その類の鉄鋼が輸入されているものではないかと考えております。

次に苅田港ですけれども、自動車輸出では米国が圧倒的な存在であり、日産自動車の販売シェアの高いメキシコが3位に入っております。2位のアラブ首長国連邦ですが、こちらは中東の産油国でありまして、なおかつ自由貿易港として旧ソ連領やアフリカ限界まで再輸出が盛んな国ですので、現在中古車、新車も合わせまして完成車の一大集積地になっております。

博多港を見ますと、こちらでも自動車輸出は中国向けがダントツの存在になっておりまして、それに台湾と韓国が続いております。またミャンマーもこれは日本の中古車が人気のある国ですので、中古車輸出の相手国だと見ております。一般機械とプラスチックでは、韓国が輸出相手国の1位になっております。輸入を見ますと、魚介類を除く4品目で中国からの輸入は1位になっております。ベトナム、タイやマレーシアといったASEAN諸国からの輸入も上位を占めております。

今までのスライドに関しましては、全て門司税関の発表資料を基に価格ベースで見えております。この

スライドに関しましては、北九州港湾空港局の統計資料を基に作成しております。トン数ベースになっております。海運は重くてかさばる貨物を安い運賃で輸送している業界ですので、トン数ベースの方が非常に見慣れたところがありますが、北九州の輸出貨物をトン数ベースで見ますと、鉄鋼、金属製品、化学薬品の順になっております。輸入では石炭、鉄鉱石、液化ガスの順になっております。博多港はトン数ベースで見ましても自動車は圧倒的な1位になっておりまして、自動車とタイヤの2品目で輸出の50%以上を占めております。

次に福岡県の全国ベストスリーをご紹介します。まず博多港の外国航路の年間乗降客数は1993年以降、23年連続日本一でございます。またクルーズ船寄港回数も2年連続で日本一になっております。貿易部門ですけれども、戸畑港が鉄道レールの輸出量と価格で35年連続で1位を維持しております。タイヤの輸出量と価格では博多港が1位、門司港は価格で3位に入っております。博多港は他に液晶パネルに使用される偏光板とフィルムの輸出量が1位、さつまいも、卵、ブリ、キノコなどの輸出も全国1位となっております。門司港に関しましては、産業用ロボットの輸出台数が2位、焼酎の輸出も神戸に次いで2位となっております。また、金属製品の輸出量では福岡県が1位、北九州港のシェアが46%となっております。窯業関係の輸出も福岡県が1位、苅田港のシェアが30%強、セメントの輸出は福岡県が全国3位、苅田港のシェアが13.8%となっております。

今回ちょっと生活編を付け加えております。まずタラコの購入数量、支払金額は1位が福岡市、2位が北九州市になっておりまして、これは納得のランキングだと考えております。福岡市は他に鶏肉の購入数量、支払額も全国1位です。次は北九州市が並んでおりまして、野菜ではキャベツ、ゴボウとカボチャも支出金額が2位です。魚ではサバが1位、タイとイワシ、煮干しが2位で、刺身盛り合わせは堂々の全国1位でございます。お酒の飲みすぎにはくれぐれもお気をつけ願いたいと思います。

次に外航コンテナ取扱本数ですけれども、2015年の日本の64港合計の外航コンテナ取扱本数は前年比3.6%減少しております。リーマンショックが影響した2009年以来の減少となっております。北九州港は1.7%の増加だったんですけれども、博多港が2.9%減少しております。中国からのソーラーパネルの輸入が減少したことが理由ということでございます。

過去の数字を見てみますと、2009年は14%減少しておりますが、逆に2010年は14%増加しまして、コンテナ船のスペースが足りなくて大騒ぎになった年でありました。しかしながら2012年から非常に低成長が続いておりまして、2012年は2011年並み、ほとんど減少しておりますけれども0.0%の伸び。2013年が1.3%、2014年は1.0%の低成長率で、2015年はついにマイナスに転じております。現在コンテナサービスでは世界的にスロートレードという現象が心配されております。スロートレードは、貿易の拡大が経済成長率と比較して低迷する現象を言いついて、2012年からトレードの伸び率が経済成長率下回っているのが現状でございます。

その背景は、最近BRICsという言葉が聞かなくなりましたが、中国が世界の工場に成長しまして、中国が資源エネルギー、原材料を爆買いしまして、それを世界中に輸出していたんですけれども、その拡大スペースが残念ながら落ちてきています。それがコンテナ貨物の荷動きに大きく影響していると考えております。

次に福岡県の内航船サービスについて説明させていただきます。これは2013年の統計数値になりますけれども、福岡県の輸出の37%、輸入の34%がフェリー貨物で占められています。ここで敢えてフェリーサービスに関しまして簡単に説明させていただきますと、最初に重田審議官よりもご説明がありましたように、最近フェリーの大型化が進んでおりまして、旅客の乗り心地も向上しております。客船並みの豪華な船内設備を作った会社もあるように聞いております。しかしながら、フェリーとRORO船の大きな違いを説明させていただきますと、フェリーは2機2軸と言いついて、大型フェリーではエンジンが2つ付いております。エンジンが2つ付いて、プロペラが2つ付いておりまして、小型のフェリーに関しましてはハイブリット方式ということで、ディーゼルエンジンと電気モーターの2系統で動くようなフェリーもあるんですけれども、とにかく旅客を運送しているということで、一方の機関が停まっても、もう一方のプロペラで航行を持続できるという、非常に厳しい安全基準になっております。

結果としまして、貨物専用で輸送するRORO船と比較しまして、大型フェリーの新造船を100億円で建造したとすると、RORO船の場合は70億円位で建造できるのではないかとこのようにみております。ここで1隻30億円の差がありまして、なおかつ最後のスライドにまとめましたけれども、新門司と関西の間のフェリーは2隻がワンセットになっております。さらに、新門司と関東の間は4隻でワンセッ

ト。これだけ揃えないと毎日デイリーサービスができないわけで、2隻でROROと比べて60億円以上の投資の差が生じます。この差がフェリー会社にとっては非常に厳しい採算につながっています。

次に北九州とフェリーの非常に深い関係ということで紹介させていただきます。カーフェリーサービスの日本での始まりは若戸渡船です。昭和7年にトラック2台とオート三輪4台を積載できる第八若戸丸と第九若戸丸を建造しまして、昭和9年3月に貨物船専用の栈橋が完成しまして、3月28日から供用を開始しております。このカーフェリーサービスは、昭和37年9月に若戸大橋の開通により廃止されましたが、現在も旅客の方はサービスを継続しております。また、長距離フェリーの始まりも阪九フェリーが昭和43年8月に開設した小倉と神戸の間のフェリーサービスです。このサービスは親会社である関光汽船の入谷豊州社長が発案。国道2号線の激しい渋滞をフェリーによる海のバイパスで解消しようとしたもので、事前の予想に反してトラックドライバーに大歓迎されたということです。また3番目としまして、北九州港は内航フェリー寄港実績で苫小牧に次いで全国2位でございます。この全国2位が、先ほどご紹介した福岡県の全国ベストスリーに含まれていないのは非常に残念で、勿体ない話だと思います。次回から博多港のクルーズ実績と共に記載をお願いしたい次第でございます。

最後のスライドですが、九州に関係する長距離フェリーとRORO船サービスをピックアップしております。まず一番上の新門司と関西を結ぶ阪九フェリーと名門大洋フェリーに関しましては、比較的海象気象の穏やかな瀬戸内海を航行できるというメリットがありまして、なおかつ新門司が九州の突端、関西から一番近いところに位置しているということで、航海時間の削減につながっております。またオーシャントランスのサービスは、東京と新門司を結んでるんですけども、同じくRORO船のサービスを見てみますと、東京と福岡県を結んでいるサービスがありますので、RORO船とこのオーシャントランスのサービスが直接競合しているのではないかと考えております。またRORO船に関しましては、トヨタグループでフジトランスとトヨフジ海運、日産自動車の関係では日藤海運、プリンス海運、それに商船三井フェリーも苅田港に寄港しておりますので、この3社が日産自動車系と見ておりますけれども、寄港地を見ますと苅田とそれ以外できれいに分かれておりますので、これはこれで棲み分けがついているのかなというふうに見ております。またRORO船に関しましては、川崎近海汽船がこの10月から清水一大分間でサービスを始めておりまして、週3便、ゆくゆくはデイリーを狙っております。新規のサービ

スが始まるというのは最近珍しい話なんですけれども、重田審議官よりもご説明ありましたけれども、最近モーダルシフトによる需要増を大型化によって吸収したい。さらに、貨物の季節変動もありますので、それも大型化新造船でカバーしたいという動きになっております。

海事センターとしましても、内航船の動きに関しましても今後とも十分トレースしていきたいと考えております。最後になりましたけれど、北九州の海事産業のますますのご発展を祈念して結びの言葉に代えさせていただきます。ご清聴誠にありがとうございました。

北九州の海事産業



港名	港種	港湾管理者
北九州港	国際拠点港湾	北九州市
博多港	国際拠点港湾	福岡市
苅田港	重要港湾	
三池港	重要港湾	
大牟田港	地方港湾	
若津港	地方港湾	福岡県
宇治港	地方港湾	
大牟田港	地方港湾	
三池港	地方港湾	(新設港)



2016年10月12日(水)
日本海事センター
企画研究部 日井菜人

(目次)

- 九州経済圏 県別貿易総額(2015年)
- 全国港別輸出入額順位(2015年)
- 福岡県4港の輸出入額推移
- 門司港の輸出入実績(2015年)
- 戸畑港の輸出入実績(2015年)
- 苅田港の輸出入実績(2015年)
- 博多港の輸出入実績(2015年)
- 門司港の輸出入 - 国別実績(2015年)
- 戸畑港の輸出入 - 国別実績(2015年)
- 苅田港の輸出入 - 国別実績(2015年)
- 博多港の輸出入 - 国別実績(2015年)
- 北九州港の輸出入実績(2015年) - トン数ベース
- 博多港の輸出入実績(2015年) - トン数ベース
- 福岡県の全国ベスト3
- 外航コンテナ取扱本数
- 福岡県の内航貨物(2013年)
- フェリーサービス
- 北九州とフェリーの深い関係
- 九州の長距離フェリー・RORO船(内航)

1. 九州経済圏 県別貿易総額(2015年)

- 福岡県の輸出額シェアは、全国で6.3%、九州圏で60.0%。
- 輸入額シェアは、全国で3.6%、九州圏で39.0%。

	輸出額		構成比		輸入額		構成比	
	(100万円)		全国	九州圏	(100万円)		全国	九州圏
福岡	4,736,669	6.3%	60.0%	2,807,817	3.6%	39.0%		
佐賀	66,598	0.1%	0.8%	72,809	0.1%	1.0%		
長崎	277,476	0.4%	3.5%	179,552	0.2%	2.5%		
熊本	33,696	0.0%	0.4%	106,587	0.1%	1.5%		
大分	710,619	0.9%	9.0%	1,320,369	1.7%	18.3%		
宮崎	90,633	0.1%	1.1%	58,139	0.1%	0.8%		
鹿児島	40,902	0.1%	0.5%	1,133,561	1.4%	15.7%		
山口	1,896,767	2.5%	24.0%	1,251,322	1.6%	17.4%		
沖縄	42,785	0.1%	0.5%	267,346	0.3%	3.7%		
九州圏	7,896,143	10.4%	100.0%	7,179,502	9.2%	100.0%		
全国	75,613,929	100.0%		78,405,536	100.0%			

(データ)門司税関発表による

2. 全国港別輸出入額順位(2015年)

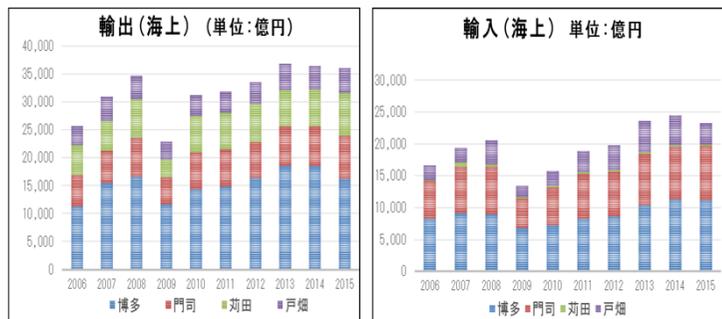
- 輸出では、博多の落ち込みが目立つ。
- 輸入では、千葉、川崎、四日市や戸畑などが減少。

輸 出				輸 入			
順位	港名	価額(億円)	前年比	順位	港名	価額(億円)	前年比
1	名古屋	114,717	+0.9%	1	成田空港	126,119	+8.1%
2	成田空港	89,104	+9.9%	2	東京	113,662	+3.3%
3	横浜	75,310	+5.8%	3	名古屋	53,988	▲5.6%
4	東京	62,456	+1.8%	4	大阪	50,015	▲2.8%
5	神戸	55,508	+1.2%	5	横浜	46,229	+0.1%
6	関西空港	53,067	+8.5%	6	関西空港	39,057	+9.1%
7	大阪	34,196	+4.8%	7	千葉	35,611	▲34.9%
8	三河	26,973	+19.1%	8	神戸	32,662	+4.0%
9	清水	18,102	+1.6%	9	川崎	24,275	▲24.7%
10	博多	16,206	▲12.7%	10	四日市	16,623	▲30.9%
13	福岡空港	10,393	+41.9%	14	博多	11,127	▲1.1%
18	門司	7,772	+10.9%	20	門司	8,509	+2.8%
19	苅田	7,600	+14.2%	27	福岡空港	4,385	+30.7%
26	戸畑	4,480	+5.4%	35	戸畑	3,388	▲28.7%
58	三池	915	+0.5%	79	三池	410	▲4.1%
				88	苅田	259	+2.6%

(データ)門司税関発表による

3. 福岡県4港の輸出入額推移

- (1) 輸出入ともに、2009年に大きく落ち込む。
 (2) 輸出は2013年、輸入は2014年を境に伸び悩み。



(データ) 門司税関発表による

5

4. 門司港の輸出入実績(2015年)

- 輸出 - ・ 半導体等製造装置などの機械類が1位。
 ・ タイヤが5位、自動車・部品が6位。
 輸入 - ・ 電気機器(電線及びケーブルを含む)が1位。自動車部品が3位。
 ・ 化学製品が輸出入ともに2位。

輸出		輸入	
品目	(100万円)	品目	(100万円)
1 半導体等製造装置	134,675	電気機器	103,154
2 化学製品	123,650	化学製品	98,938
3 電気機器	96,730	自動車部品	96,854
4 一般機械	96,127	一般機械	89,432
5 タイヤ及びチューブ	76,308	食料品及び動物	54,812
6 自動車及び部品	59,478	電線及びケーブル	51,234
7 鉄鋼	44,224	非鉄金属	48,337
8 事務用機器	27,409	家具	38,570
9 非鉄金属	23,653	鉄鋼	31,331
10 その他	94,921	その他	238,227
合計	777,175	合計	850,889

(データ) 門司税関発表による

6

5. 戸畑港の輸出入実績(2015年)

- 輸出 - ・ 鉄鋼が圧倒的な存在。
 輸入 - ・ 液化天然ガス(LNG)が1位で突出。
 ・ 石炭は原料炭、燃料炭、無煙炭など。

輸出		輸入	
品目	(100万円)	品目	(100万円)
1 鉄鋼	274,023	液化天然ガス	198,786
2 一般機械	50,169	石炭	63,307
3 タイヤ及びチューブ	41,428	鉄鋼	25,923
4 化学製品	28,806	自動車部品	9,287
5 金属製品	14,300	一般機械	8,941
6 鉄鋼のくず	12,481	鉄鉱石	3,265
7 科学光学機器	6,315	電気機器	2,516
8 石油及び同製品	5,290	金属鉱及びくず	2,164
9 輸送用機器	4,278	家具	2,001
10 その他	10,946	その他	22,647
合計	448,036	合計	338,837

(データ) 門司税関発表による

7

6. 苅田港の輸出入実績(2015年)

- 輸出 - ・ 完成車の輸出が圧倒的。
 輸入 - ・ 石炭が1位。

輸出		輸入	
品目	(100万円)	品目	(100万円)
1 自動車	744,331	石炭	14,165
2 セメント	10,988	鉄鋼	7,828
3 原材料(食料以外)	2,008	石油製品	2,730
4 家具	1,307	その他	1,202
5 一般機械	607		
6 再輸出品	285		
7 自動車部品	199		
8 鉱物性燃料	182		
9 チタン及び同合金	46		
10 その他	73		
合計	760,026	合計	25,924

(データ) 門司税関発表による

8

7. 博多港の輸出入実績(2015年)

輸出 - ・自動車は1位。電気機器は前年の2位から3位に転落。
 輸入 - ・魚介類、家具、果実及び野菜、衣類、肉類など市民生活に直結した貨物が多い。

輸 出		輸 入	
品 目	(100万円)	品 目	(100万円)
1自動車	371,964	電気機器	192,729
2一般機械	298,402	一般機械	102,652
3電気機器(電子部品を含む)	233,967	魚介類及び同調整品	73,653
4化学製品	194,720	家具	53,435
5タイヤ及びチューブ	177,703	果実及び野菜	47,094
6科学光学機器	73,638	穀物及び同調整品	43,144
7二輪自動車	70,289	自動車部品	42,788
8原料別製品その他	41,615	衣類及び同附属品	42,521
9輸送機器その他	29,826	肉類及び同調整品	39,342
10その他	128,502	その他	475,299
合 計	1,620,625	合 計	1,112,657

(データ)門司税関発表による

9

8. 門司港の輸出入 - 国別実績(2015年)

輸 出		1位	2位	3位	4位	5位
1 一般機械 (億円)	中国	台湾	韓国	米国	ベトナム	
	1,567	360	192	135	123	
2 電気機器	中国	香港	米国	韓国	シンガポール	
	193	133	130	121	108	
3 タイヤ	豪州	ロシア	インドネシア	南アフリカ	中国	
	170	164	84	62	33	
4 鉄 鋼	タイ	中国	インドネシア	台湾	韓国	
	173	59	53	34	33	
5 自動車	マレーシア	インドネシア	ケニア	ニュージーランド	シンガポール	
	146	95	21	20	17	

輸 入		1位	2位	3位	4位	5位
1 電気機器 (億円)	中国	フィリピン	台湾	タイ	ベトナム	
	758	320	102	75	61	
2 自動車部品	中国	タイ	メキシコ	韓国	スペイン	
	461	179	68	70	48	
3 一般機械	中国	フランス	米国	韓国	タイ	
	356	164	144	58	45	
4 有機化合物	中国	韓国	インド	ドイツ	タイ	
	368	31	24	22	18	
5 非鉄金属	中国	南アフリカ	インドネシア	サウジ・アラビア	アラブ首長国連邦	
	110	96	44	33	31	

(データ)門司税関発表による

10

9. 戸畑港の輸出入 - 国別実績(2015年)

輸 出		1位	2位	3位	4位	5位
1 鉄 鋼 (億円)	中国	韓国	米国	メキシコ	インド	
	490	408	258	223	210	
2 一般機械	中国	米国	インド	韓国	台湾	
	379	34	23	26	6	
3 タイヤ	チリ	ペルー	コロンビア	カナダ	米国	
	142	110	87	41	33	
4 有機化合物	中国	韓国	インドネシア	タイ	香港	
	50	49	23	17	5	
5 金属製品	シンガポール	米国	中国	韓国	チリ	
	105	36	2	0.4	0.3	

輸 入		1位	2位	3位	4位	5位
1 液化天然ガス (億円)	インドネシア	マレーシア	豪州	ロシア	カタール	
	558	412	338	246	173	
2 石 炭	豪州	インドネシア	ロシア	米国	中国	
	374	100	63	41	27	
3 鉄 鋼	カザフスタン	南アフリカ	韓国	ロシア	中国	
	80	77	60	24	10	
4 一般機械	中国	韓国	ドイツ			
	85	4	0.3			
5 自動車部品	中国					
	93					

(データ)門司税関発表による

11

10. 苅田港の輸出入 - 国別実績(2015年)

輸 出		1位	2位	3位	4位	5位
1 自動車 (億円)	米国	アラブ首長国連邦	メキシコ	英国	スペイン	
	2,219	993	809	414	344	
2 セメント	豪州	シンガポール	香港	マレーシア	フィジー	
	36	31	16	15	5	
3 鉄鋼のくず	韓国	台湾	中国	ベトナム		
	10	5	3	2		
4						
5						

輸 入		1位	2位	3位	4位	5位
1 石 炭 (億円)	豪州	ロシア				
	114	27				
2 フラットロール (鉄鋼製品)	韓国					
	78					
3 石油コークス	米国					
	10					
4 木 材	カナダ	ニュージーランド				
	3	2				
5						

(データ)門司税関苅田出張所発表による

12

11. 博多港の輸出入 - 国別実績 (2015年)

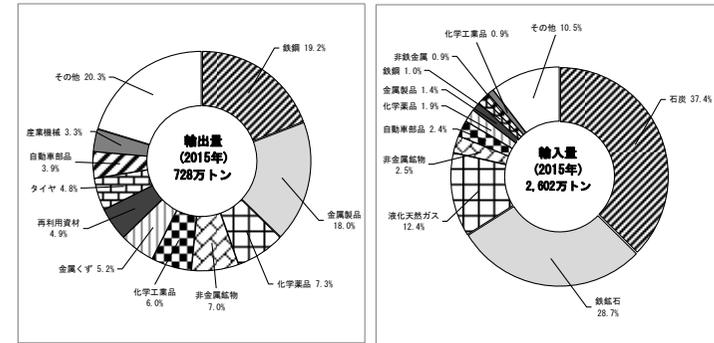
博多 輸出入						
輸出						
		1位	2位	3位	4位	5位
1	自動車 (徳円)	中国 2,770	台湾 443	韓国 203	アラブ首長国連邦 55	ミャンマー 53
2	一般機械	韓国 943	米国 669	中国 249	シンガポール 210	台湾 176
3	電気機器	中国 732	米国 503	ドイツ 393	オランダ 134	台湾 101
4	タイヤ	米国 394	ベルギー 196	アラブ首長国連邦 187	サウジ・アラビア 156	エジプト 73
5	プラスチック	韓国 410	中国 203	台湾 82	香港 15	米国 9

輸入						
		1位	2位	3位	4位	5位
1	電気機器 (徳円)	中国 1,120	ベトナム 222	韓国 170	タイ 83	マレーシア 63
2	一般機械	中国 658	韓国 123	タイ 64	ベトナム 25	ドイツ 22
3	魚介類 及び同調整品	ロシア 129	米国 114	中国 105	ノルウェー 58	ベトナム 55
4	家具	中国 344	ベトナム 86	マレーシア 25	台湾 23	タイ 17
5	果実・野菜	中国 186	フィリピン 89	米国 78	韓国 32	タイ 11

(データ) 門司税関発表による

12. 北九州港の輸出入実績 (2015年) (トン数ベース)

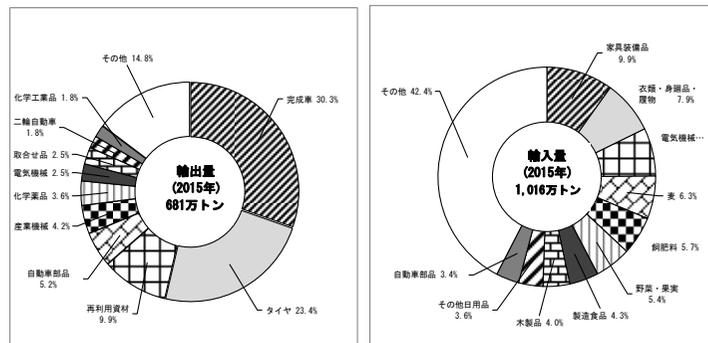
輸出 - 鉄鋼(140万トン)が1位、金属製品(131万トン)が2位。
 輸入 - 石炭(972万トン)と鉄鉱石(747万トン)で66.1%を占める。
 液化天然ガス(LNG)が324万トンの3位。



(データ) 北九州市港湾空港局

13. 博多港の輸出入実績 (2015年) (トン数ベース)

輸出 - 完成車(207万トン)が1位、タイヤ(159万トン)が2位。
 輸入 - 家具・装備品(101万トン)、衣類・身廻品・履物(80万トン)が2位。



(データ) 福岡市港湾空港局

14. 福岡県の全国ベスト3

(A) クルーズ部門 (2015年)

(1) 外国航路の年間乗降客数	博多港が1位	1993年から23年連続で日本一
(2) クルーズ船寄港回数	博多港が1位	2年連続で日本一

(B) 貿易部門 (2014年)

(1) 鉄道レールの輸出品・価額	戸畑港が1位	35年連続で1位
(2) タイヤの輸出品・価額	博多港が1位	門司港は価額で3位
(3) 偏光板・TACフィルムの輸出品	博多港が1位	(液晶パネルに使用)
(4) 産業用ロボットの輸出台数	門司港が2位	東京港に次いで2位
(5) かんしよ・鶏卵・ぶり・きのこの輸出品	博多港が1位	
(6) 焼酎の輸出品・価額	門司港が2位	神戸港に次いで2位
(7) 金属製品の輸出品	福岡県が1位	北九州港の全国シェアが46.2%
(8) 窯業品の輸出品	福岡県が1位	苅田港の全国シェアが30.6%
(9) セメントの輸出品	福岡県が3位	苅田港の全国シェアが13.8%

(C) 生活部門 (2012年~2014年平均:1世帯当たり)

(1) たらこの購入数量・支払金額	福岡市が1位	北九州市が2位
(2) 鶏肉の購入数量・支払金額	福岡市が1位	
(3) キャベツへの支出金額	北九州市が2位	
(4) ごぼうへの支出金額	北九州市が2位	購入数量では3位
(5) かぼちゃへの支出金額	北九州市が2位	
(6) 鯖への支出金額	北九州市が1位	購入数量では2位
(7) 鯛への支出金額	北九州市が2位	購入数量では3位
(8) 鯛・煮干しの購入数量	北九州市が2位	支出金額では3位
(9) 刺身盛合わせへの支出金額	北九州市が1位	購入数量では2位

(データ) 「統計でみる - 福岡のベスト3」

15. 外航コンテナ取扱本数（千TEU）

- ・2015年の取扱本数（合計）は、2009年以降の減少（-3.6%）。
- ・北九州は1.7%増だったが、博多は2.9%の減少。ソーラーパネルが減少。

港湾名	2008年		2009年		2010年		2011年		2012年		2013年		2014年		2015年		順位
	合計	前年比															
東京	3,727		3,381		3,816		4,144		4,235		4,353		4,390		4,150	-5.5%	1位
横浜	3,204		2,555		2,975		2,803		2,731		2,588		2,612		2,514	-3.8%	2位
名古屋	2,631		2,052		2,395		2,472		2,493		2,530		2,569		2,466	-4.0%	3位
神戸	2,040		1,773		2,018		2,096		2,071		2,049		2,051		2,115	3.1%	4位
大阪	1,950		1,843		1,980		2,173		2,120		2,194		2,174		1,970	-9.4%	5位
博多	716		629		717		814		819		830		847		822	-2.9%	6位
北九州	453		358		406		429		434		417		426		433	1.7%	7位
清水	411		325		393		411		414		408		429		430	0.3%	8位
苫小牧	175		165		201		211		196		211		211		196	-7.0%	9位
四日市	166		157		171		172		183		194		179		172	-3.9%	10位
新潟	158		140		163		198		175		181		175		161	-7.8%	11位
広島	167		132		173		157		142		156		161		145	-9.5%	12位
仙台塩釜	98		102		117		31		96		118		128		139	9.3%	13位
水島	110		97		111		108		103		111		112		120	6.5%	14位
那覇	74		80		84		88		86		86		83		79	-5.3%	15位
三池	3		2		7		13		18		18		16		14	-12.7%	50位
全国計	17,158		14,757		16,858		17,525		17,521		17,746		17,926		17,284	-3.6%	64港
増減	0.0%		-14.0%		14.2%		4.0%		0.0%		1.3%		1.0%		-3.6%		

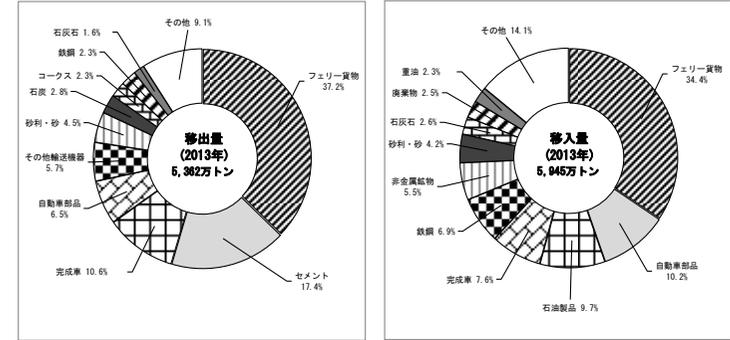
（データ）国土交通省 港湾近代化促進協議会

（注）TEU = 20フィートコンテナ x 1本
40フィートコンテナは2TEU

17

16. 福岡県の内航貨物（2013年）

- ・移出の37.2%、移入の34.4%をフェリー貨物が占める。



（データ）福岡県「福岡県の港湾2014」

18

17. フェリーサービス

- ・フェリーの大型化が進んでいる。旅客の乗り心地も向上、客船並みの豪華船内施設。
- ・フェリーの推進装置は2つ（2機2軸またはハイブリッド方式）。
- ・RORO船は貨物輸送に特化。



19

18. 北九州とフェリーの深い関係

- カーフェリーサービスの始まりは、若戸渡船（若松-戸畑間）。トラック2台とオート三輪4台を積載できる「第八若戸丸」と「第九若戸丸」を建造（昭和7年）。1934（昭和9）年3月に貨物船専用棧橋が完成、28日から供用開始。昭和37年9月に若戸大橋の完成により廃止。
- 長距離フェリーの始まりは、阪九フェリーが1968（昭和43）年8月に開設した小倉（後に新門司に移転）と神戸（魚崎から六甲アイランドに移転）間のフェリーサービス。このサービスは、親会社である関光汽船の入谷豊光社長（故人）が発案。国道2号線の激しい渋滞を、フェリーによる「海のバイパス」で解消しようとした。
投入船：「フェリー阪九」- 4,982総トン 1,195人 トラック80台 乗用車60台 19.5ノット
- 北九州港は、内航フェリー寄港実績で全国2位（2015年）。

- 1位 苫小牧 (2,928隻/3,572万総トン)
- 2位 北九州 (2,496隻/2,679万総トン)
- 3位 大阪 (1,881隻/1,916万総トン)



（左）第八わかと丸（昭和7年）

（右）第十八わかと丸（平成23年）

20

19. 九州の長距離フェリー・RORO船(内航)

フェリー事業者名	航路	寄港数	投入船
阪九フェリー	1 新門司～奥大津(大阪府)	1便/日	2
	2 新門司～神戸	1便/日	2
	3 新門司～大阪	2便/日	4
名門大洋フェリー	4 新門司～徳島～東京	1便/日	4
オーシャントランス (オーシャン東九フェリー)	5 別府～大阪	1便/日	2
	6 大分～神戸	1便/日	2
	7 志布志～大阪	1便/日	2
宮崎カーフェリー	8 宮崎～神戸(三宮)	1便/日	2
RORO船事業者名			
航路			
商船三井フェリー/日本通運 (共同運航)	1 東京～博多～宇野/岩国/松山	6便/週	4
商船三井フェリー	2 東京(有明)～御前崎～苅田～大分	4便/週	2
トヨフジ海運	3 名古屋～豊橋～坂出～玉島～新門司～中津	1便/2日	
	4 田原～名古屋～豊橋～松山～広島～新門司	1便/4日	
	5 田原～名古屋～広島～新門司	1便/4日	
	6 名古屋～宮崎～新門司	2便/週	
フジトランス	7 名古屋～豊橋～鹿児島～那覇	1便/4日	
	8 名古屋～豊橋～玉島～新門司～中津	4便/月	1
日藤海運	9 名古屋～鹿児島～那覇	6.5便/月	1
	10 追浜～(名古屋、豊橋、神戸、坂出、玉島)		4
プリンス海運	11 広島～苅田		1
	12 追浜～神戸～苅田	2便/週	1
川崎近海汽船	13 常陸那珂(茨城県)～北九州(小倉)	3便/週	1
	14 東京～油津、細島(宮崎県)	2便/週	1
	15 清水～大分(2016年10月開始)	3便/週	1
オーシャントランス	16 東京～日南、細島(宮崎県)		1
八咫運輸	17 大阪(堺東北)～細島・宮崎		1
琉球海運	18 博多/那覇	4便/週	4
マルエーフェリー	19 鹿児島/那覇	3便/週	4
	20 東京～志布志～那覇(RORO船)	3便/週	2
	21 鹿児島～奄美大島～沖縄(フェリー)	18便/月	2

(データ)日本海事センターにて作成

21

ご清聴ありがとうございました。



公益財団法人 日本海事センター
URL: <http://www.jpmac.or.jp>