

九州における国際物流の現状と 長崎の可能性



(財)九州経済調査協会 調査研究部

主任研究員 加 峯 隆 義

1993年 3 月	鹿児島大学法文学部卒業
1993年 4 月	(財)九州経済調査協会入社 情報開発部研究員
1997年 1 月	調査研究部研究員
1999年 5 月	調査研究部研究主査
2004年 5 月	調査研究部主任研究員 現在に至る

はじめに

日系企業の海外進出により、中国をはじめアジアとの国際分業が進展している。それに伴い、わが国とアジアとの貿易量は増加を続けている。九州においては、貿易額の第1位はアメリカから中国に移った。これまで地理的にアジアに近いと言われてきた九州だが、そのメリットを十分に生かしてきたとは言い難い。しかし今日、近さを活かしてスピード重視の物流システムが構築され、域外企業も九州を窓口とした貿易ルートを構築している。

本稿では、わが国の国際貿易の99%以上（重量ベース）を占める海上輸送を中心に、九州の国際物流の現況と、長崎の国際物流の可能性についてまとめた。

1. 増加する対中国貿易

■全国を上回る速さで拡大する九州の貿易

九州の輸出入額の推移を過去10年間についてみると、輸出入とも増加傾向にある。輸出は、1995年の3兆1,707億円から、2004年の5兆6,749億円と1.8倍となった。同様に輸入も95年の2兆7,839億円から2004年の4兆5,438億円と、1.6倍に拡大している（図表1）。

全国的にも輸出入額は増加傾向にあるが、九州は全国を上回る速さで増加している。その結果、輸出入額の全国シェアは上昇し、わが国の貿易に占める九州の位置付けは高まっている。95年から2004年の全国シェアの変化は、輸出が7.6%から9.3%と1.7ポイント、輸入は8.8%から9.2%と0.4ポイントとそれぞれ上昇した。

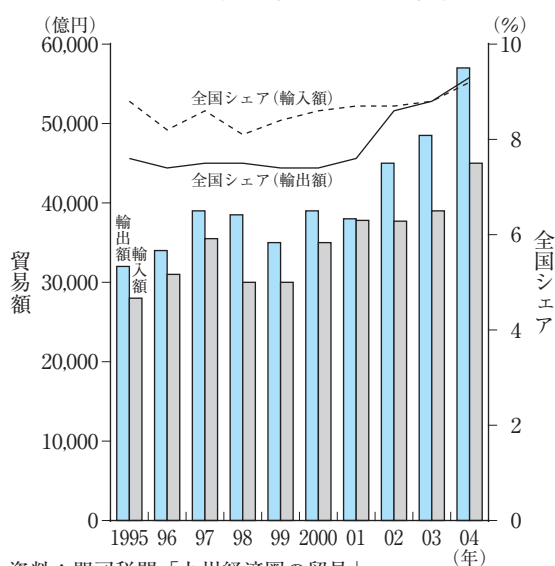
■九州の最大貿易相手国に浮上した中国

九州の貿易相手国をみると、中国の比率が急速に高まっている。95年の対中国貿易比率は7.7%に過ぎず、韓国、アメリカ、EUを下回っていた。しかし2000年には9.8%

に上昇、さらに2004年には13.5%となり、現在は九州の最大の貿易相手国となっている（図表2）。

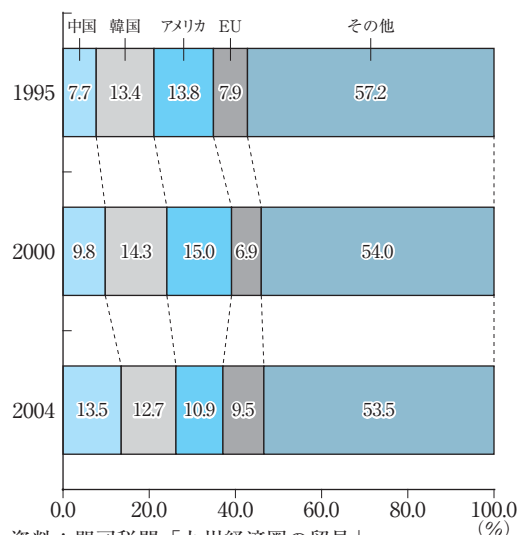
製造業の国際分業に支えられて電気機器や一般機械の輸出が多いほか、有機化合物も高い比率を占める。輸入は、衣類及び同付属品が安定していることに加えて、電気機器の比率が高まっている。徐々に水平貿易に移行しつつあることがうかがわれる（図表3）。

図表1 九州の輸出入額の推移



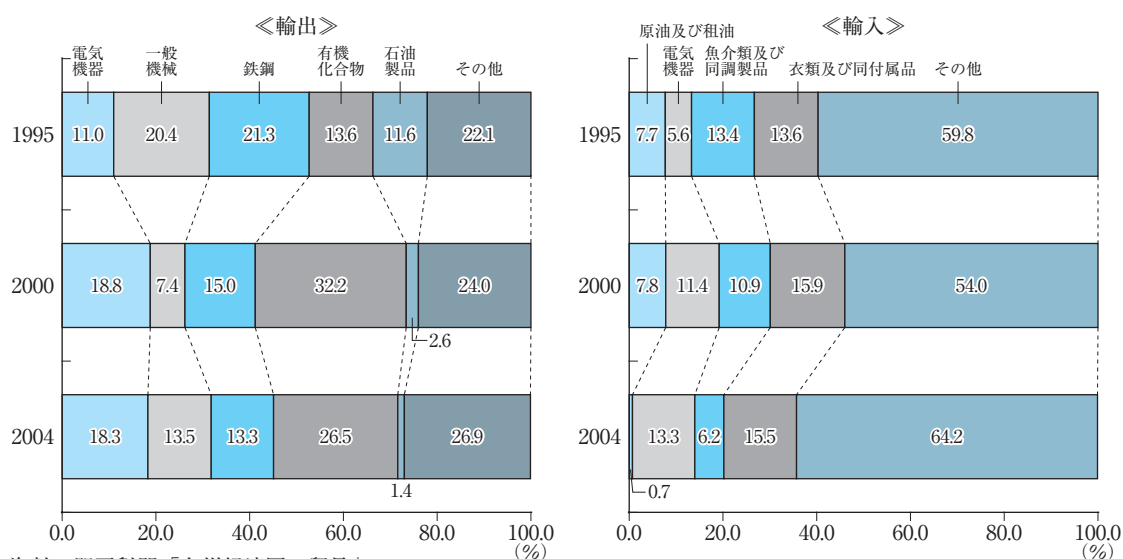
資料：門司税関「九州経済圏の貿易」
（注）九州7県に山口県、沖縄県を含む

図表2 九州の国別貿易額構成比の推移



資料：門司税関「九州経済圏の貿易」
（注）九州7県に山口県、沖縄県を含む

図表3 九州の対中国品目別貿易額の推移



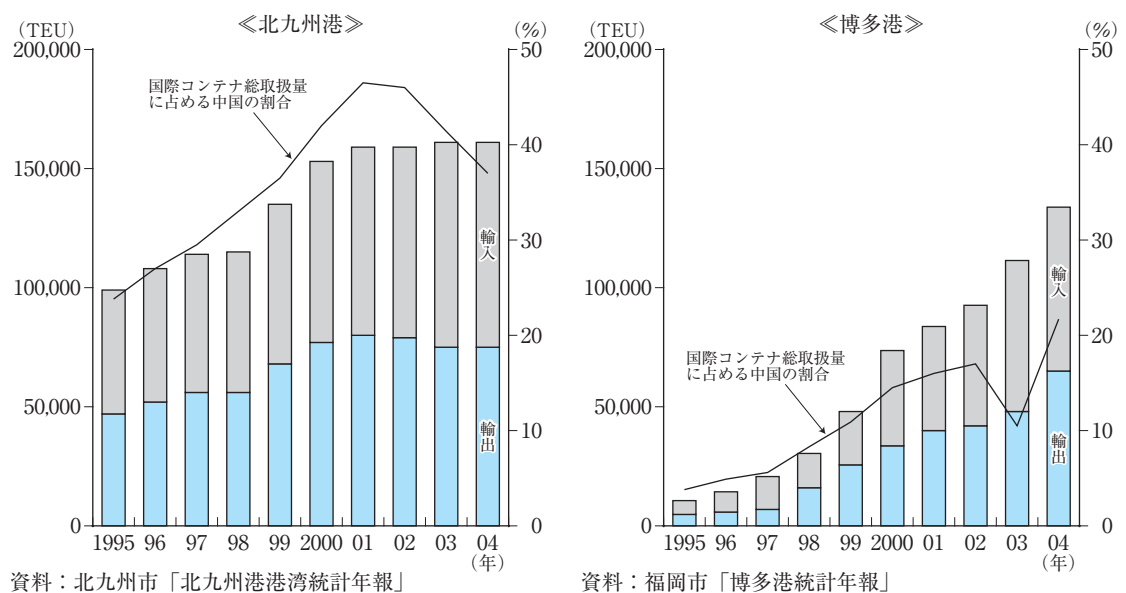
資料：門司税関「九州経済圏の貿易」
（注）九州7県に山口県、沖縄県を含む

■増加する海上コンテナ貨物

今日、輸出入の99%以上（重量ベース）は海上輸送に依存している。なかでも海上コンテナ輸送は、国際的に標準化された規格、荷役作業の効率性、風雨に強く荷痛みを防止できるなどの理由で、1960年代以降、急速に普及した。もちろん九州における中国との輸出入でも海上コンテナ輸送が主流を占める。九州でコンテナ貨物が集中する博多港と北九州港の対中国コンテナ取扱量の推移をみると、増加傾向にあることがわかる（図表4）。北九州港は、2000年以降横ばいで推移しているものの、2004年は161,357TEU^{注1}と九州内では高水準の取扱量がある。国際コンテナ総取扱量に占める中国の割合（2004年）は36.4%を占める。博多港の取扱量は急増しており、輸出入合わせて1995年の11,482TEUから2004年には133,514TEUへ11.6倍に増加した。国際コンテナ総取扱量に占める中国の割合も3.9%から21.8%に上昇した（図表4）。

注1：TEUとはコンテナの個数を数える単位のこと、20フィートコンテナ1個当たり1TEUとして数える。

図表4 九州の主要港湾における対中国コンテナ取扱量の推移

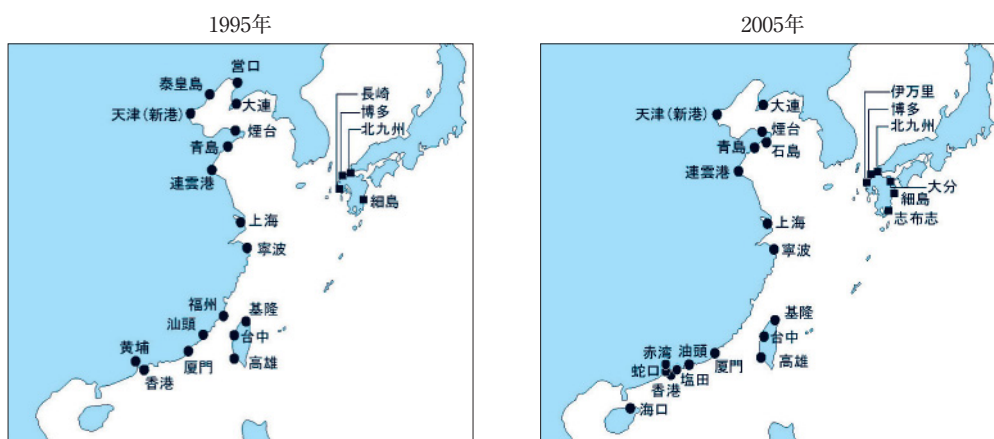


■充実する中国へのネットワーク

九州の貿易量の増加要因の1つは、九州から中国へのネットワークの充実である。1995年と2005年を比較すると、この間、ネットワークが拡大し、輸送頻度も大幅に増加したことが特徴である。1995年は、九州から中国（香港、台湾を含む）の17港湾に航路が結ばれていた。2005年になると、これが18港湾に増加している（図表5）。また、九州のコンテナ貿易の大部分を占める北九州港、博多港と中国の主要港湾間の輸送頻

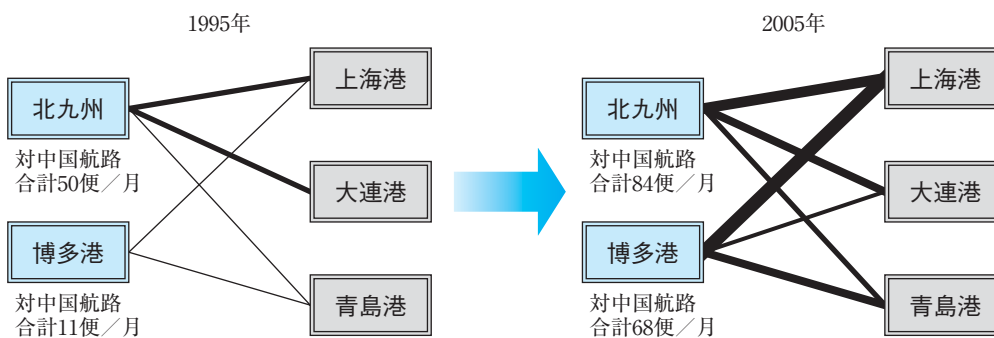
度は増加している。北九州港は50便／月から84便／月に、博多港は11便／月から68便／月にそれぞれ増加した。とくに上海港、大連港、青島港への輸送頻度は増加している（図表6）。つまり中国へのネットワークは面的にも量的にも増加し、輸出入ニーズに則した輸送体制を構築しているのである。

図表5 九州・中国間に航路のある港湾



資料：九州運輸局「九州の物流」、各港ホームページ

図表6 北九州港・博多港と中国主要港への便数の変化



資料：九州運輸局「九州の物流」、各港ホームページ
（注）線の太さは月間便数を表す

2. 地理的優位性を発揮しはじめた九州

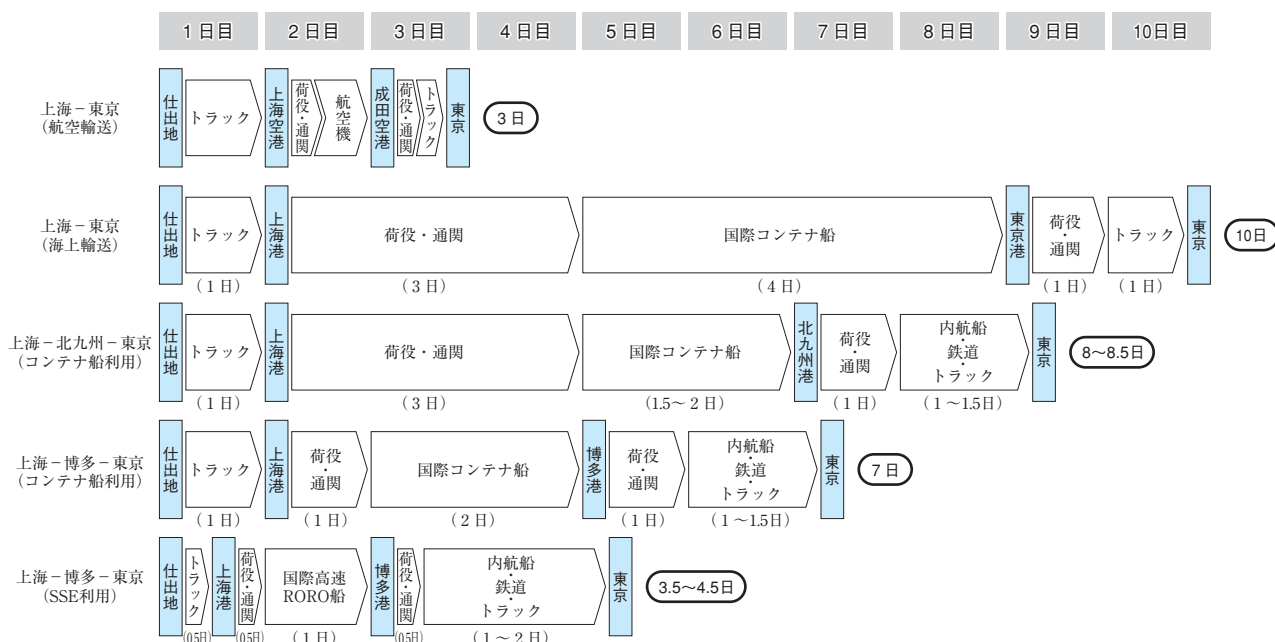
■時間距離の短縮

今日、九州において中国との時間距離の短縮が顕著である。日中間の輸入貨物において、九州の港湾を使った場合にどれくらいの時間短縮効果があるのか。上海～東京間の輸送経路別リードタイムをみると、航空輸送を利用した場合3日で到着し、すべての選択肢の中で最も速い。海上輸送の場合、上海から東京までコンテナ船を利用して10日を要する。時間はかかるが、コストは最も安い。

九州の港湾で陸揚げするとどうか。上海からコンテナ船を使い北九州港に陸揚げし、内航船・鉄道・トラックを利用して東京に輸送すると8～8.5日を要する。北九州港の代わりに博多港を利用すると7日を要する。同じルートでコンテナ船の代わりに上海スーパーエクスプレス（SSE）を利用すると3.5～4.5日で到着する。

以上から、九州の港湾に一旦揚げることで、輸送リードタイムの短縮を図れることがうかがわれる。とくにSSEを利用すると、リードタイムを航空輸送より1日増にとどめ、しかも海上輸送であるために輸送コストは極力抑えることを可能にしており、利便性を高めている。

図表7 上海～東京間の輸送経路別リードタイム



資料：松嶋慶祐「対中国貿易の現状と九州の港のポテンシャル」九州経済調査月報2005年6月号

■SSEの取り組み

九州の地理的優位性を最も形にしたのは上海スーパーエクスプレス（SSE）といえよう。上記のとおり、SSEの就航による時間短縮効果は特に大きい。

博多港～上海港を結ぶSSEの時間短縮要因は、海上輸送時間と荷役時間にある。速力20.8ノットでの航行は、14～15ノットである通常のコンテナ船より、海上輸送時間を約10時間短縮し26時間半で両港を結ぶ。船体はRORO船であるため、トレーラーシャーシーや商用車は自走により積み卸す荷役を行い、ガントリークレーンやストラドルキャリアを利用するコンテナ船に比べて作業効率は高い。またコンソーシアムを組み、各社のコンテナが混載するコンテナ船は、コンテナヤードでの指定場所への配

置作業も時間がかかるのに対して、自社所有のコンテナとJRコンテナしか積まないSSEは、コンテナヤードでの配置作業はスムーズである。このため荷役時間を抑えることができ、事前申告制度などを最大限活用すれば通関時間を大幅に短縮することができる。例えば、午前8時に博多港に到着するSSEを利用すると、2時間以内に完了するコンテナヤードへの陸揚作業は10時には終了する。その間、通関業者に通知し、Sea-NACCS（海上貨物通関情報処理システム）で手続きを終えると、荷主はコンテナをすぐに引き取り午前中には通関を終了できる。荷主が福岡市天神の衣料量販店であるならば、午後1時には店頭の商品を並べることができる。

さらに複数の港を寄港しウィークリーサービスが基本であるコンテナ船に対して、二点間輸送であるSSEはシャトル便に近い多頻度輸送を可能にしている。

時間短縮効果と並ぶSSEのもう一つの強みは定時輸送である。博多港ではバースをほぼ専用的に使い、他社のコンテナが混在しないので、荷役作業はスムーズで、遅延による時間のぶれが生じない。このため固定した日時に出発、到着する定時輸送を実現している。

■域外企業の利用が始まった九州の港湾

こうした利便性の向上により、九州および中国地方以西に限定していた物流背後圏は、首都圏をはじめ全国まで拡大した。

キヤノン(株)はプリンター、ファクシミリ等複合機の輸入において、東京港での輸入から博多港での輸入に切り替えた。SSEを利用することで、中国の工場から東京までの輸送リードタイムを6日から4日に短縮した。博多港からの国内輸送は、東京向けは内航船、名古屋、仙台、札幌向けは貨物鉄道、大阪向けはトラックを利用する。

シャープ(株)は、季節商品で納期を急ぐ家電品の一部をコンテナ船からSSEに切り替えたことで、輸送リードタイムを3日短縮した。物流コストの低減とCO₂削減を目的に、航空機からSSEへ切り替えている。

電機製品以外に、繊維製品においても事例がみられる。兵庫県にある前川洋裁工房(株)は、日本から高級生地を、SSEを使って中国・江蘇省へ輸出し、再びSSEを使って製品を日本へ輸入している。生地輸出から完成品輸入までのリードタイムが通常の半分以下の18日に短縮した。

SSE利用以外では、三菱電機(株)が電子レンジ輸入において、上海～東京港に加え、上海～北九州港を輸送ルートに追加した。JR貨物の12フィートコンテナを3つまと

めて40フィートとした「フラットラック」を使い、コンテナ船から鉄道への積換作業を容易にした。また従来、東京港揚げでは40フィートコンテナを利用し、配送センターに一旦輸送、消費地の需要に応じたロットにまとめ直してトラック輸送を行っていたが、12フィートコンテナは直接消費地まで配送できるので需要の少ない地方向けに小口輸送できる。よって中国から地方配送拠点までの輸送時間は大幅に短縮した。

このように九州の港湾を利用する域外企業は徐々に増加している。九州と中国を結ぶ海上輸送は、スピード、コスト、CO₂削減の環境重視の観点から付加価値を高めている（図表8）。

図表8 九州の港湾を利用する域外企業例

企業名 (本社所在地)	輸送ルート	貨物	効果
キヤノン株 (東京都)	「上海～東京港～地方配送拠点」から「上海～博多港～地方配送拠点」へ転換	プリンター、ファクシミリ等複合機	・上海～博多は、上海スーパーエクスプレス（SSE）を利用 ・国内輸送は、内航船、貨物鉄道、トラックを利用 ・上海～東京を従来の6日から4日に短縮
三菱電機株 (東京都)	「上海～東京港～地方配送拠点」に加え、「上海～北九州港～地方配送拠点」を追加	電子レンジ	・JR貨物の12フィートコンテナを3つまとめて40フィートコンテナとして使える「フラットラック」を利用 ・地方向け小口配送への対応と、コンテナ船から貨物列車への積換作業を容易に ・関西以西への輸送時間が大幅に短縮
シャープ株 (大阪市)	上海～博多港	(輸出) 電子部品、複写機サプライ品 (輸入) エアコン、冷蔵庫、洗濯機、電子部品等	・季節商品で納期を急ぐ家電品の一部は、コンテナ船からSSEを利用することで、輸送リードタイムを3日間短縮 ・航空機からSSEへの転換で、リードタイムを1日増に抑えながら、物流コストを大幅に削減 ・国内輸送は、貨物鉄道利用
前川洋裁工房株 (兵庫県加西市)	上海～博多港	(輸出) 高級生地 (輸入) 婦人服	・SSE利用により、生地輸出から完成品輸入までの時間を18日に半減。物流コストも半減
キャリムエンジン アリング株 (東京都)	関東～博多港・下関港～釜山 *注) 韓国向け	液晶パネル製造装置等	・カメラライン、関釜フェリーを利用 ・貨物船と比較して定時性、スピードにメリット

(備考) この他に、九州に近接した下関港利用事例もみられる。

資料：松嶋慶祐「対中国貿易の現状と九州の港のポテンシャル」九州経済調査月報2005年6月号、新聞記事

3. 長崎港における国際物流振興の可能性

■長崎港の2大ポテンシャル

九州における国際物流の特徴を整理すると、次のようになる。1つは輸出入の増大、とりわけ対中国貿易の増大、2つは九州の港湾と中国とのコンテナ貨物量の増加、3つは中国ネットワークの拡大、4つは地理的近接性を活用した輸送リードタイムの短縮などである。

では長崎港における国際海上輸送の可能性はどうか。長崎港は2つの大きなポテンシャルを有する。中国に近い九州の中でも最も近いことと、長崎出島道路が開通し港

と高速道路のアクセスが向上したことである。九州の国際物流における上記4点の特徴は、長崎港にも活かされる。国際物流振興の観点から、2つのポテンシャルを活用した方策をまとめた。

■上海とのネットワークの保有・強化

増大する中国貿易のなかで、需要の最も多い上海と長崎は800km余りの距離であり、上海との輸送力強化は長崎の国際物流を増やすと期待される。

長崎港の利用を促進するには、多頻度定時輸送の確立が大きな武器となる。貨物を港にいつ持ち込んでもすぐに載せる船便があることが、荷主にとって最も利便性が高い。デイリー輸送が望ましいが、これは貨物量とのバランスで決定される。まず週1便からスタートすることが、始めの一步となる。定時輸送は、遅延することなく決まった日時に出発、到着することが約束されていることである。輸送計画が確立すれば、企業は生産・販売スケジュールを立て易くなる。狂いのない定時輸送の実績を積むことで港の信頼を勝ち得、将来的に集荷量の増加に結びつく好循環を生み出していける。

■中国市場を見据えたストックポイントの設置

長崎は中国の最前線に位置することから、中国の消費市場を見据えたストックポイントとしての役割を担うことができる。中国航路を持てば、一段と機能性を増す。中国では、沿岸部を中心に所得が増加し、「Made in Japan」商品に関心が高まっている。そこで、日本製の化粧品や健康食品、一般の食料品・飲料品、家電製品、四輪車・二輪車用品などのストックポイントとしての可能性が考えられる。ロットがまとまれば中国で保管する方が効率的だが、ロットが小さく、九州市場にも販売しているような商品で、なおかつ東京や大阪など九州から離れた所に荷主がいる場合には商品の保管、流通加工施設の設置が見込まれる。聞き取り調査でも、ユーザーからこうした打診が倉庫業者に寄せられているようである。

■集荷活動の強化

物流の生命線は集荷にある。いくら立地が良く、港湾機能が整備されていても、輸送貨物がなければ意味がない。長崎県の貿易額は4,431億円にのぼり、このうち船舶関係が半分以上を占める。海上コンテナ貨物がどれくらいあるかは不明だが、県外の港湾を利用して輸出入されるコンテナ貨物が多いと思われる。積極的なポートセールス活動を行い、長崎県や佐賀県など西九州圏から域外に流出している国際コンテナ貨物

の集荷から取り組むべきであろう。そのためにはソフト面の拡充が必要で、利便性の高い高品質な物流を実現することが求められる。

域外からの集荷にも力を入れる必要がある。他港に寄港しない、二点間輸送で中国、韓国の都市と航路を持てば、海上輸送時間の短い長崎は国内へのデリバリーで有利になる。長崎出島道路が市街地まで延伸されたことで、港から高速道路へのアクセスは格段に向上した。輸送リードタイムを短縮し、緊急性の高い貨物の輸送に適している。

■高品質な港湾サービスの提供とコストの低減

港湾でのサービス、運用面にも気を配る必要がある。精密機械や、輸出が盛んになりつつある農水産物など、デリケートな貨物にも対応できる船積み、積降しサービスが必要である。通関手続きや検疫等とも連動して、荷主がスムーズに輸入貨物を引き取れる体制づくりも必要である。

一方、長崎港は輸送リードタイムでは競争力を持つものの、輸送コストをどれだけ低減できるかが課題である。とくに域外から集荷するには多大な陸送費がかかる。陸送費は、港湾利用コスト等を低減することで可能な限り吸収し、海上交通費、陸送費トータルで低減できるような仕組みづくりが必要となる。

■おわりに

長崎は古くから中国との交易で栄えてきた。開国間もない1859年には、イギリスの汽船会社により、長崎・上海航路が就航した。1875年には、明治政府によりわが国初の定期航路が横浜～上海に開設され、長崎も経由地とされていた。その後も大正、昭和と時代を経るに従い、長崎・上海航路は多くの人を乗せ、活況を呈した。平成に入り長崎・上海航路が復活したが、2年で運休となった。これまではいずれも貨客船で人を運ぶことに主眼が置かれていたが、新時代の長崎・上海航路は、貨物船での復活となろう。国際貿易港として、再び長崎が発展することが望まれる。