

(4) 地理的・歴史的に近い東アジアに対する国際競争力が低下

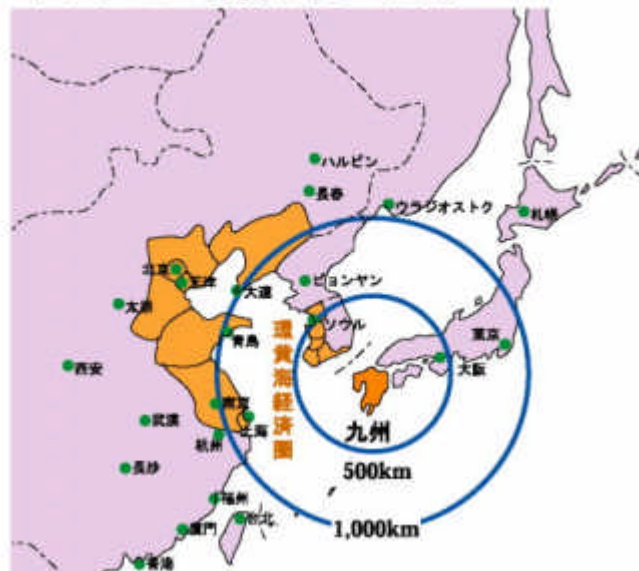
低迷する地域産業の振興に向け、地理的・歴史的につながりが深いアジア諸国との連携や観光交流拡大を図るとともに、多面的な交流を積極的に進め、東アジアと共に九州の新たな発展を目指す視点が重要である。

アジアの一員としての九州

九州は、朝鮮半島とは対馬海峡を隔てて隣接し、上海とは東京とほぼ同じ距離にあるなど、我が国の中でもっともアジアに近い。

九州における貿易や企業進出、出入国者の諸外国に対するアジア地域の割合は全国平均よりも高く、近年、そのシェアが高まってきている。

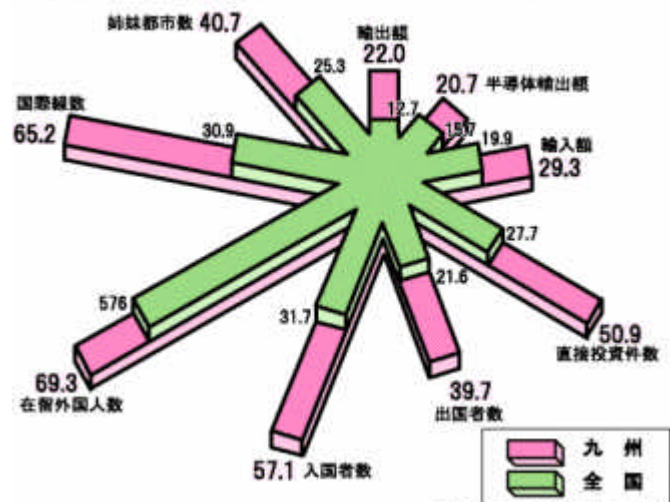
■アジアとの距離が近い九州



資料) 国土交通省九州地方整備局

図 九州と東アジア諸都市の位置関係

■環黄海経済圏との結びつきの強い九州

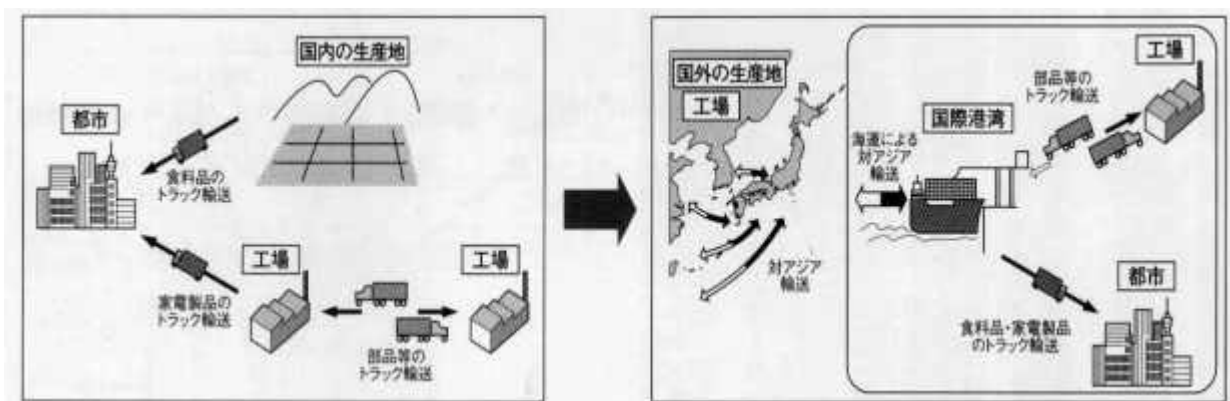


資料:九州経済産業局資料

図 アジアとの結びつき

経済のグローバル化、アジアの経済発展等により、工業関連物資、食料や家電製品等の暮らしの消費物資の輸送が国内から対アジアに転換が進む等わが国とアジアとの経済活動の一体化が進んできている。物流では、アジア向けの外貿コンテナ貨物の増加が顕著で、ここ10年で貨物量ベースで約33万TEUから約87万TEU(約2.7倍)へ、航路別のシェアで61%から79%へと増加している。また、アジア各国のGDPを見ると、特に中国において著しい経済成長が伺える。

発展著しいアジア地域等との廉価・高速での最適調達・最適出荷を可能として九州の力強い産業経済の発展の持続、向上を図る上からも環黄海、東シナ海を中心とした東アジア一環交流圏の形成を目指し、国際交流ゲートの拠点機能の強化を図る必要がある。



資料) 国土交通省

図 アジア輸送の一体化のイメージ

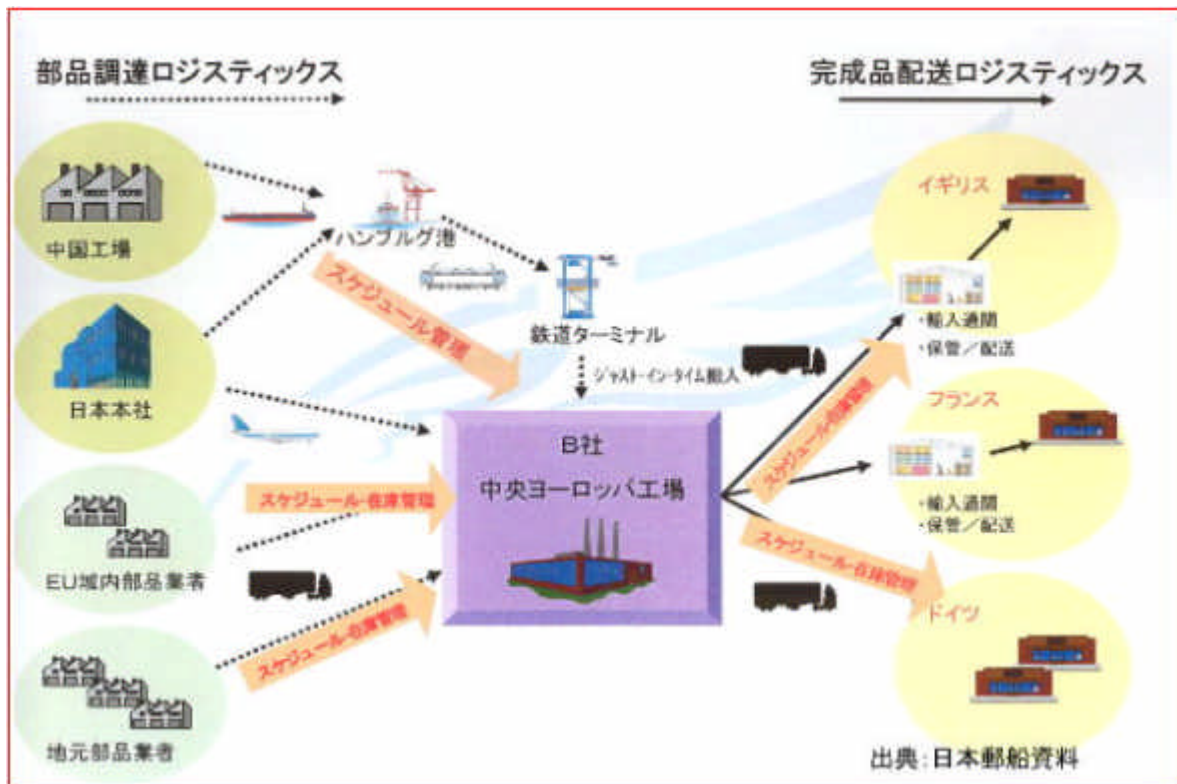
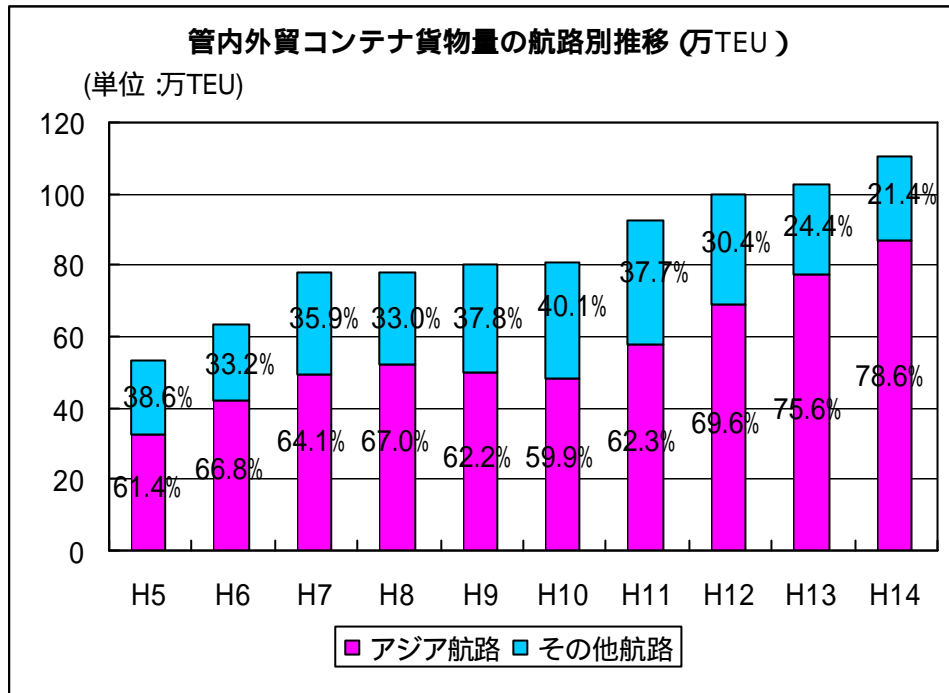


図 世界規模での最適調達・最適出荷の流れ



資料) 国土交通省九州地方整備局

図 外貿定期コンテナ貨物航路別推移

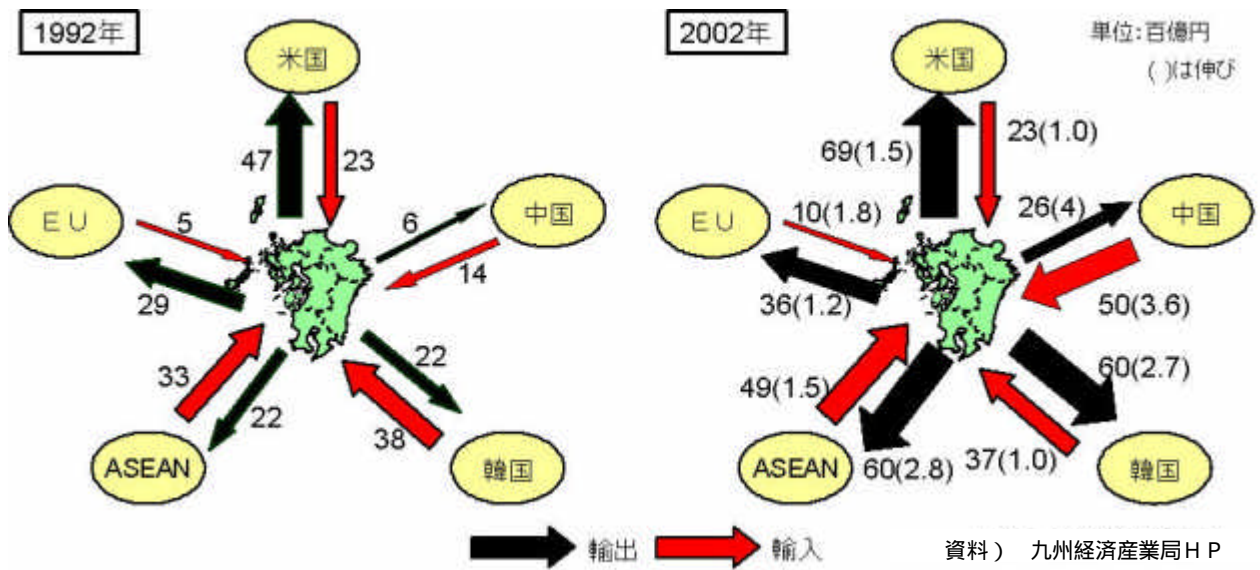
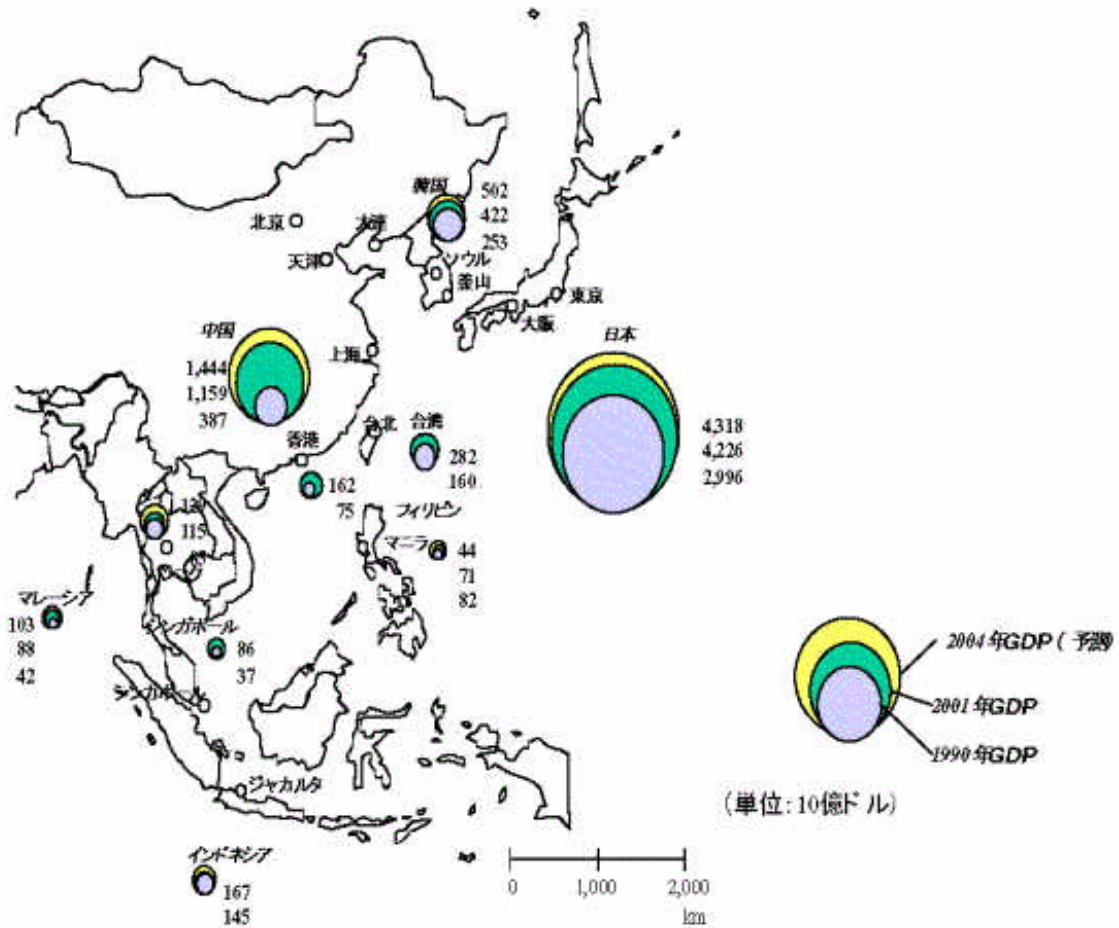
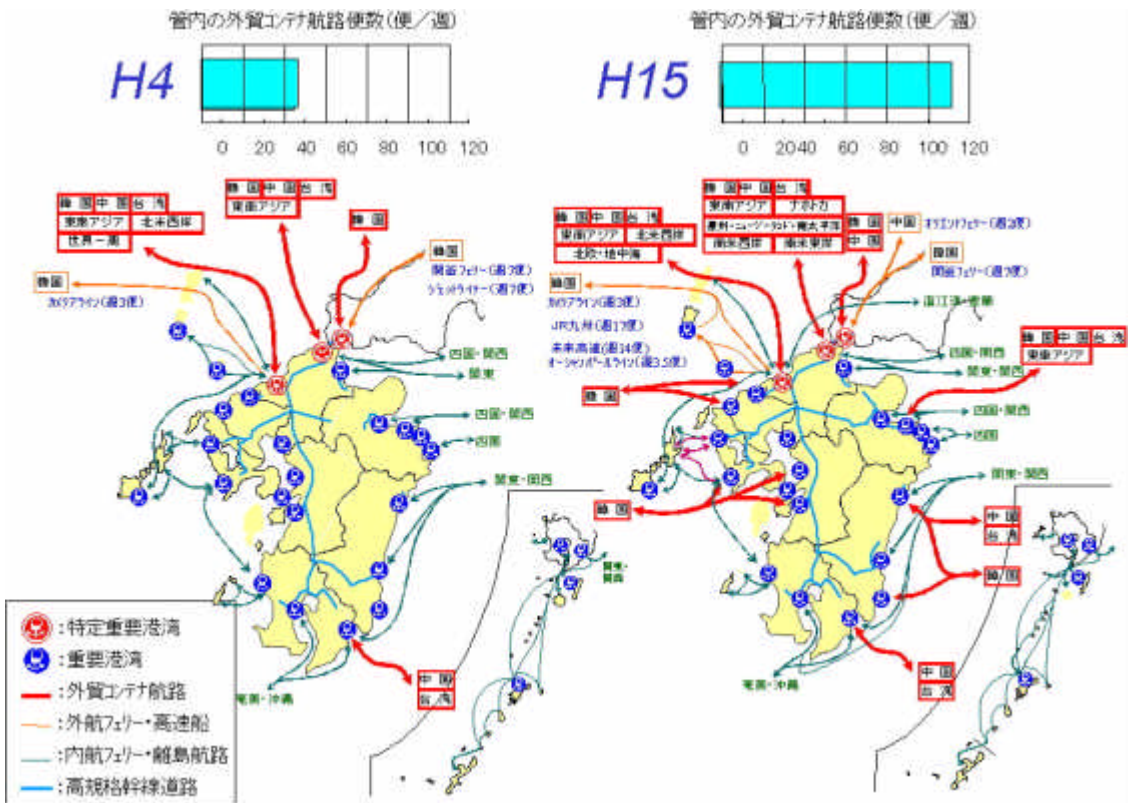


図 九州の輸出入の動向



資料) 経済企画庁調査局編「アジア経済」JETRO

図 アジアの主な地域の経済成長



資料) 国土交通省九州地方整備局

図 九州の航路体系の変化 (H4 H15)

国際競争力の強化

九州の面積、人口、総生産は、我が国の約1割を占めている。また面積、人口、GDPともに、オランダ一国とほぼ同じ値であり、九州は一国に匹敵する地域ポテンシャルを有しているが、物流ネットワークを担う高速道路の整備延長は、オランダの4割程度しか進んでいない。また、わが国が約40年間かけて約7,200km整備してきた高速道路を中国ではわずか約15年間で約25,000km整備するなど、驚異的な発展を遂げており、加えて韓国、台湾等の技術競争力が着実に向上しつつある。さらに、着々と進むコンテナターミナルの大型化等アジア諸国の競争力の強化により九州とアジアは緊張感のある競争の時代を迎えており、アジアにもっとも近い九州は国際競争力の強化に取り組む必要がある。

表 九州の経済指標

項目	九州	全国	対全国	備考
面積(?)	39,901	377,880	10.6%	2001年
人口(千人)	13,446	126,926	10.6%	2000年
就業人口(千人)	6,689	67,003	10.0%	1997年
総生産額(億円)	444,043	5,181,815	8.6%	1998年
工業立地件数(件)	148	974	15.2%	1999年
工業出荷額(億円)	192,198	2,945,015	6.5%	1999年
農業粗生産額(億円)	17,266	92,574	18.7%	2000年
自動車保有台数(千台)	8,593	75,525	11.4%	2001年

資料) 面積、人口、就業人口 : 日本の統計2003(総務省統計局)
 総生産額 : 県民経済計算年報「平成13年版」(内閣府)
 工業立地件数 : 工場立地動向調査(経済産業省)
 工業出荷額 : 工業統計表(経済産業省調査統計部)
 農業粗生産額 : 生産農業所得統計(農林水産省統計情報部)
 自動車保有台数 : 市区町村自動車保有車両数(国土交通省)

表 九州と諸外国との比較

項目	九州	オランダ	韓国	オーストラリア	備考
面積(?)	39,901	41,526	99,268	7,741,220	1999年 九州:2001年
	(1.00)	(1.04)	(2.49)	(194.01)	
人口(千人)	13,446	14,446	46,858	18,967	1999年(年央推計) 九州:2000年
	(1.00)	(1.18)	(3.48)	(1.41)	
GDP(百万\$)	377,702	398,359	406,070	394,065	1999年
	(1.00)	(1.05)	(1.08)	(1.04)	

資料) 面積、人口 : 世界の統計2001(総務庁統計局)
 日本の統計2003

九州（高速道路延長:892km）



オランダの高速道路が網目状に整備されているのに対し、九州地方は十字型に整備されているのみで、特に東九州と中九州の整備が遅れている。

オランダ（高速道路延長:2,235km）



オランダでは、主要な都市間をむすぶ高速道路は複数のルートが確保されている。

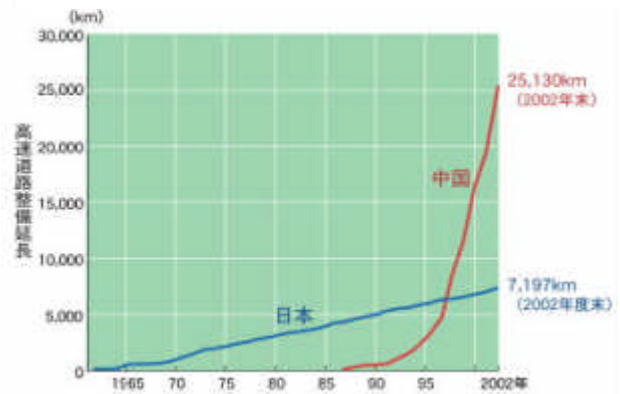
資料 道路広報センターパンフレット

図 日・蘭高速道路網比較

中国では、1988年、日本より26年遅れで初の高速道路が開通。
2002年末現在で25,130kmが供用し、この整備スピードは、実に日本の約9倍のペース。



注1. 中国は年末、日本は年度末の延長
注2. 日本の高速道路延長は、高速自動車国道の延長



	供用開始	1995年延長*	2002年延長*	長期目標	備考	自動車保有台数
中国	1988年	2,412km	25,130km (1,675km/年)	35,000km (2010年)	「交通発展に関する3段階の目標」 2010年: 35,000km 2020年: 55,000km 2040年: 80,000km	(2001年度末) 1,000万台 対前年比 [1.12]
日本	1963年	5,932km	7,197km (180km/年)	11,520km (21世紀初頭)	-	(2000年度末) 1,600万台

資料 道路統計年報（国土交通省）、国土交通省資料

図 中国の道路整備動向

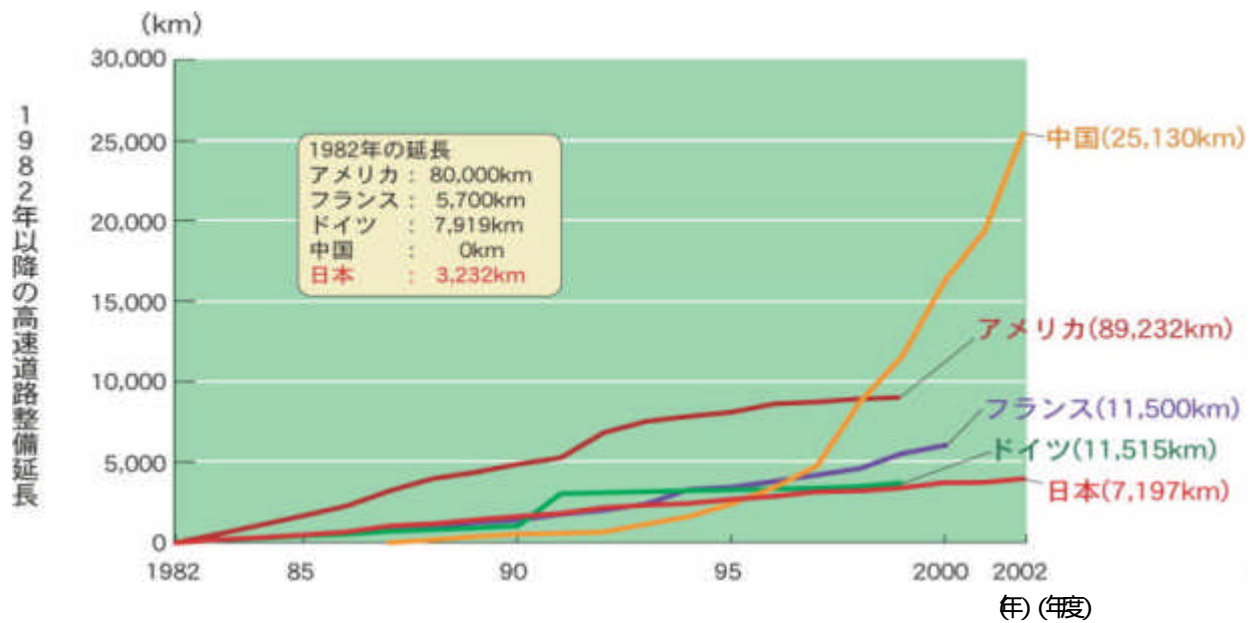


図 諸外国における1982年～2002年までの高速道路整備延長の推移

表 コンテナターミナル(水深15m級)とGDPのアジア主要国との比較

国名 地域名	韓国	中国	シンガポール	九州
現在の供用施設数 (平成14年4月現在)	16	16	13	0
国内総生産<億ドル> (平成11年)	4,061	9,912	826	3,807

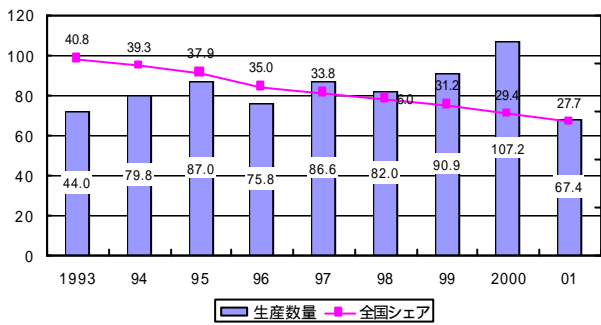
資料 国際輸送ハンドブック、総務省HP



資料) 釜山地方海洋水産庁パンフレット

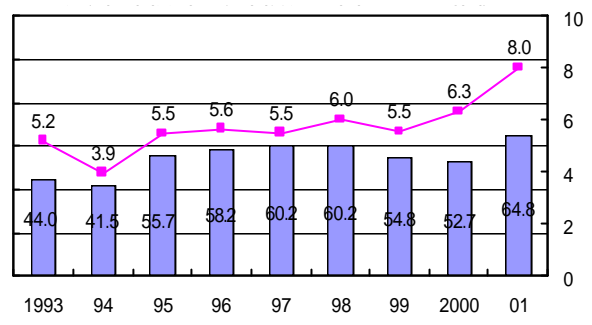
写真 釜山港(Gammanコンテナミナル)

九州の主要産業である自動車及びI Cのうち、I Cの生産は全国シェア 30 %前後と高いものの年々低下しているが、これはシステムL S Iなどの高付加価値品の製造が増加したため、「シリコンアイランド」の地位は健在であり、なかでもプラズマディスプレイパネルの生産量は、全世界の約 60 %を占めている。また、自動車生産は過去最高の 64 万 8 , 000 台に達し、全国シェアも 8 . 0 %と上向いている。「カーアイランド」の地位を維持し、高めるためには、企業間連携・アジア連携等を支援する物流拠点及びネットワークの整備が有効である。



資料) 九州データブック2002

図 I C 生産数量の推移(九州 8 県)



資料) 九州データブック2002

図 九州の自動車生産台数と全国シェアの推移



資料) 図説 九州経済2002 2003より作成

図 自動車関連企業立地状況

物流を担うコンテナ船は世界的に大型化が進んでおり、これにあわせて港湾の大型化対応が進んでいるが、アジアの主要港と比べ九州の港湾は整備が遅れている状況にあり、ゲートウェイ機能の強化を図り国際物流のネットワークから外れないように努める必要がある。

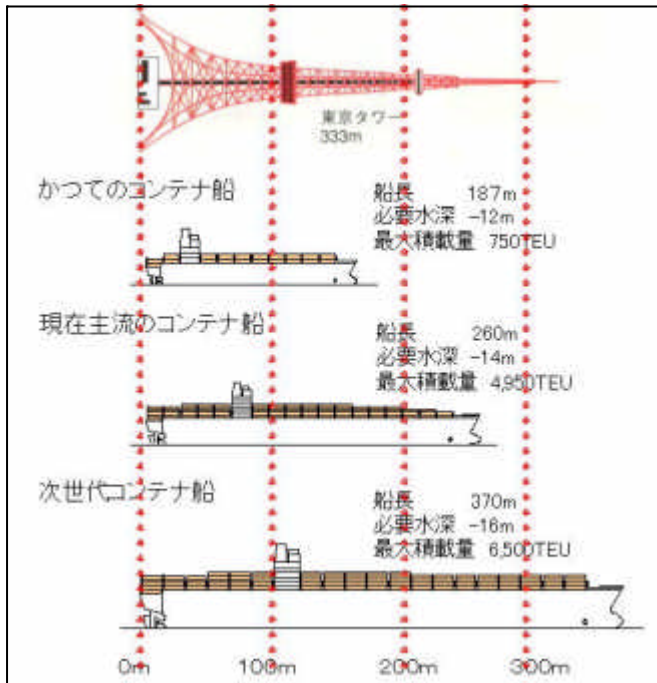


図 コンテナ船の大型化の推移イメージ

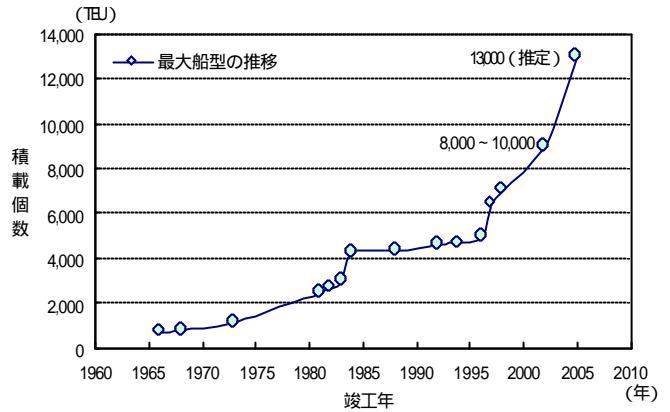
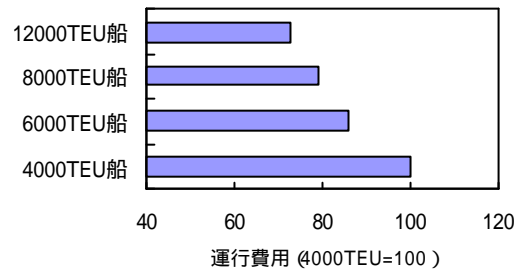
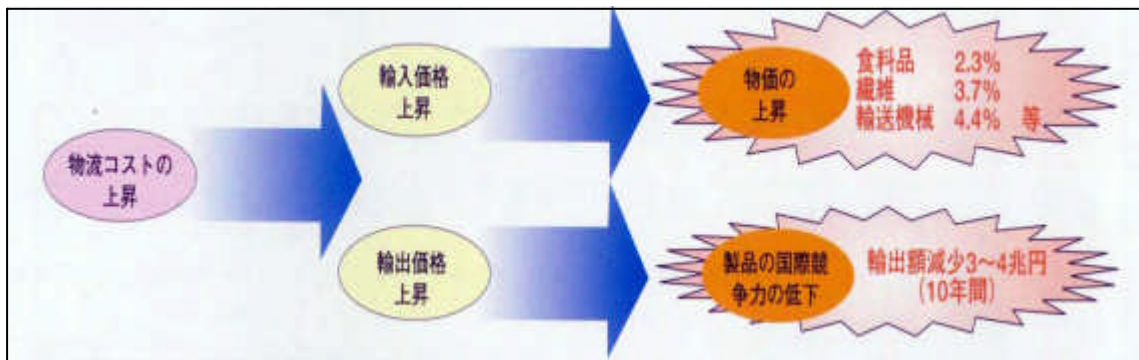


図 コンテナ船の大型化の推移と今後の動向



資料) 国土交通省港湾局

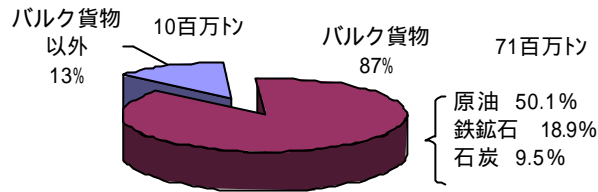
図 コンテナ船の船型別海上輸送コストの試算 (1TEU 当り)



資料) 国土交通省港湾局

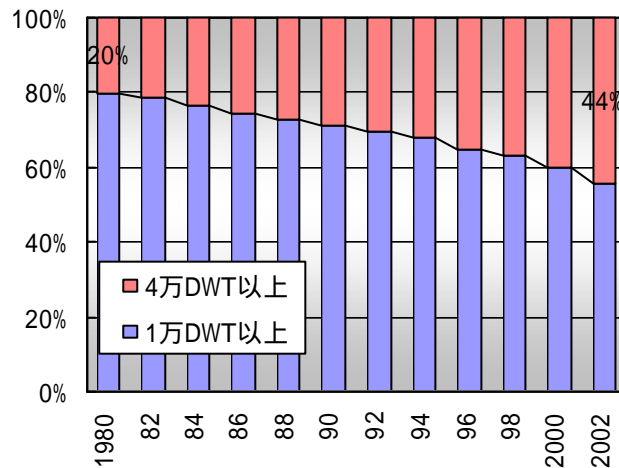
図 国際港湾として機能低下に係る影響 (我が国への大型コンテナ寄港船がなくなった場合)

経済社会のグローバル化の進展に伴い、企業・工場は国際競争力の強化を目指し再編・効率化を進めている。海上輸入貨物の約87%は原油・石炭・穀物等、暮らしや基幹産業を支えているバルク貨物である。これらを輸送する貨物船は、輸送効率の向上等の観点から近年大型化の傾向にあり、低コスト化や効率化に対応した港湾整備が求められる。



資料) 港湾統計

図 九州の外貨貨物量に占めるバルク貨物の割合(平成12年)



資料) 日本商船船腹統計 2002より作成

図 バルクキャリア船型の推移

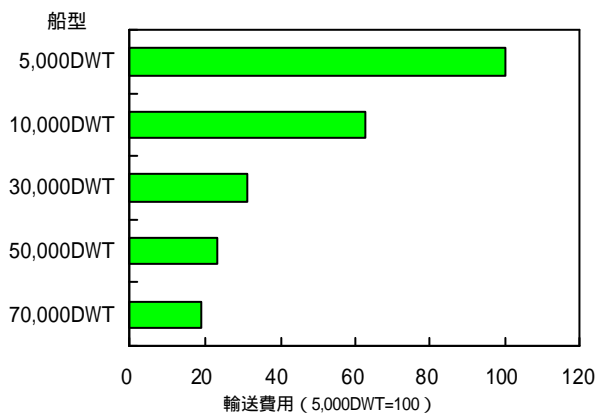


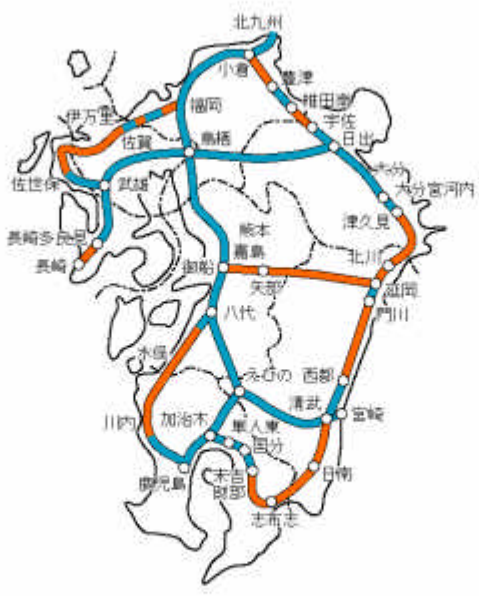
図 千トンあたりの輸送コスト比較

九州、中国、東北地方ともに、ラダー状（格子状）に高速道路網が計画されているが、九州は、中国、東北よりも路線の本数が少ないため、高速道路密度について他ブロックに比べ低水準である。特に東九州側の高速道路整備が遅れており、産業経済の発展のための連携及び日常生活を支えるためには、循環型高速道路網の形成が必要である。

中国地方

九州地方

東北地方

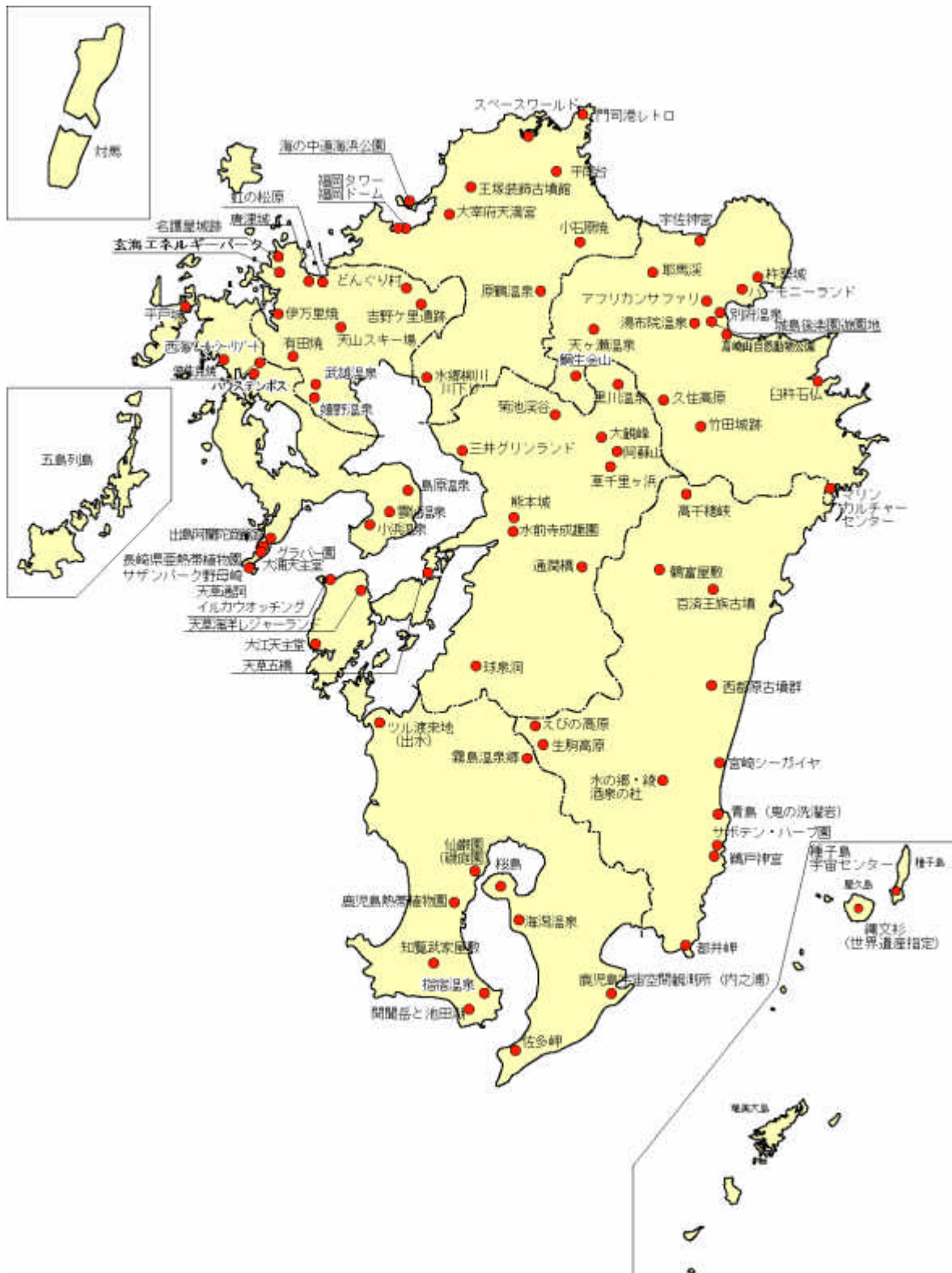


資料) 国土交通省九州地方整備局

図 九州・東北・中国の高速道路網比較

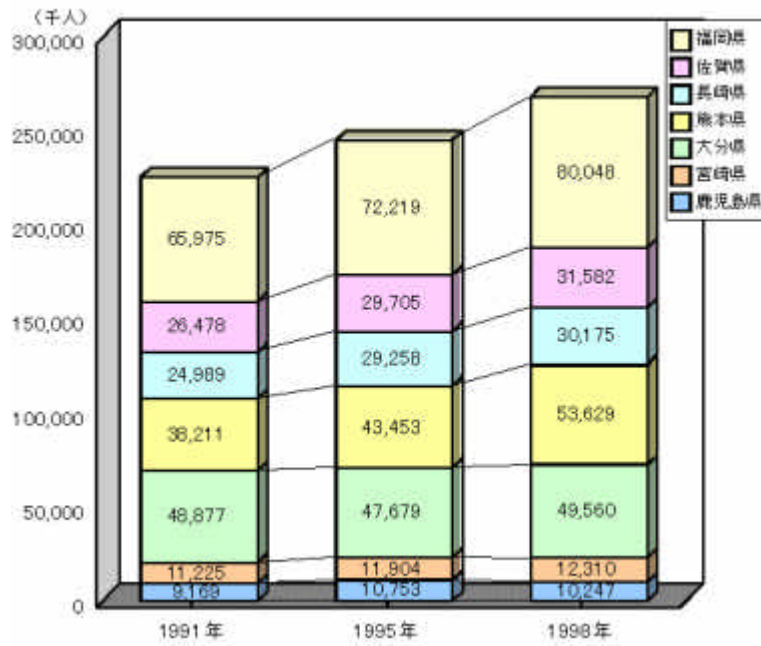
観光振興

豊かな自然や、歴史・文化を主体とする観光資源が九州全域に広がっており、各県とも入り込み観光客は増加している。



資料) 西日本新聞 九州データブック2003

図 九州の主な観光資源



資料) 九州各県の観光動向調査

図 入り込み観光客数の推移



資料) 北九州市

写真 門司港レトロ地区(北九州市)



資料) 福岡県

写真 百道浜(福岡市)



資料) 福岡県

写真 柳川・川下り(柳川市)



資料) 長崎県

写真 九十九島



資料) 熊本県

写真 矢部通潤橋(矢部町)



資料) 大分県

写真 別府温泉地(別府市)



資料) 大分県

写真 白杵石仏(白杵市)



資料) 宮崎県

写真 堀切峠(宮崎市)



資料) 宮崎県

写真 高千穂峽(高千穂町)



資料) (社)鹿児島県観光連盟

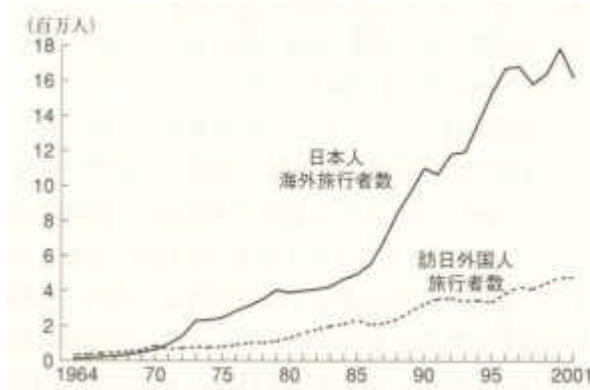
写真 桜島



資料) (社)鹿児島県観光連盟

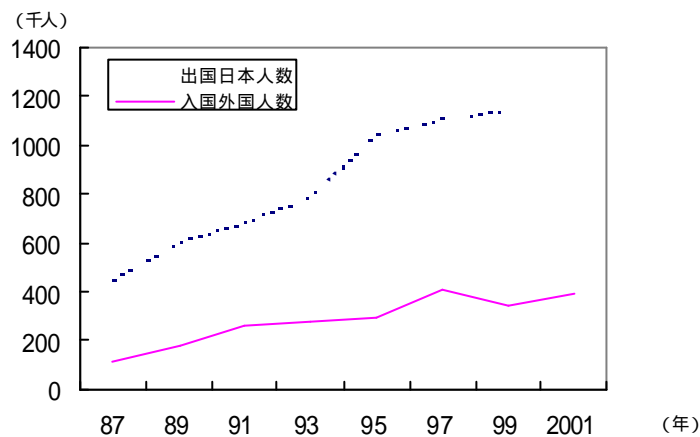
写真 百合ヶ浜(与論町)

九州からの出国日本人数は近年は鈍化傾向にあるものの、2001年に114万人と1991年からの10年間では1.7倍に増加し、全国の伸び（1.5倍）を上回っている。一方、入国外国人数もアジア通貨危機等の影響により1998年～1999年は落ち込んだが、2001年に39万人と1991年からの10年間では1.5倍に増加し、全国（1.4倍）を上回っている。



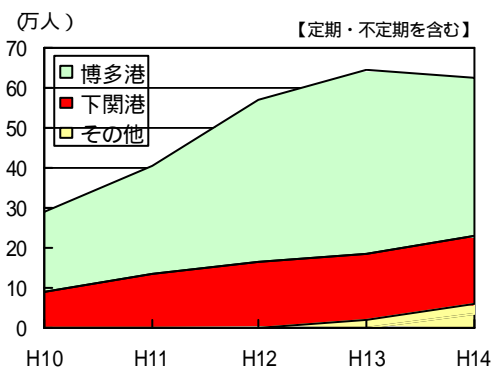
資料) 国土交通省「観光白書」

図 日本人海外旅行者数、訪日外国人旅行者数の推移 (全国)



資料) 法務省「出入国管理統計年報」

図 九州7県の出入国状況



資料) 国土交通省九州地方整備局

図 九州管内における主要外航旅客数の推移