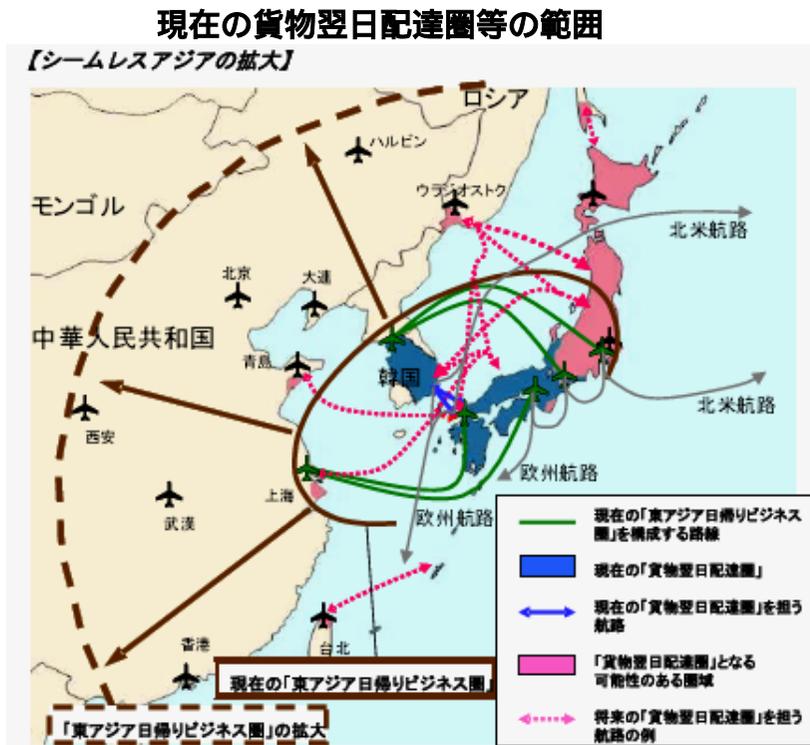


論点5 東アジアへの玄関口としての 社会基盤の整備

関連資料集

地理的近接性を活かした物流コストの低減

- 九州内は全域が、上海出港の翌日に貨物が届く、いわゆる「翌日配達圏」と評価されている。他の圏域が航空貨物を前提とした翌日配達圏であるのに対し、海運という航空に比べ10分の1から3分の1のコストで、翌日配達が可能で唯一の圏域であり、このことは、九州が地理的に近いことで実現可能となっている。
- とくに北部九州においては、関東・関西でのフェリーよりも輸送費が安く、輸送時間が短いという高い競争力を持つ。



貨物翌日配達圏

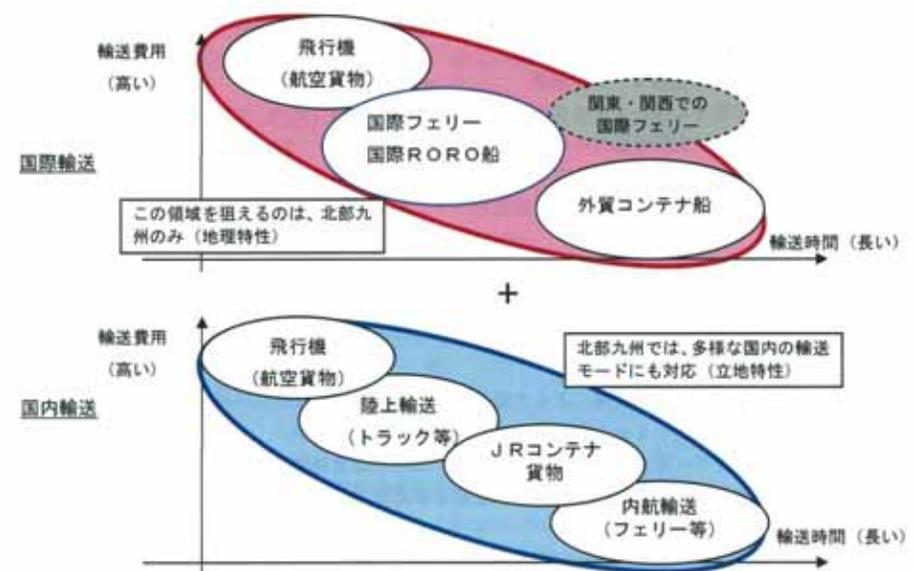
日本及び外国から朝6時に貨物を出し、相手国に翌日18時に到着できる範囲。

東アジア日帰りビジネス圏

日本及び外国から相手国に出張をして、4時間以上相手国の都市に滞在可能である範囲。

資料)「第9回国土審議会(幟18年6月30日)資料」国土交通省

北部九州の物流におけるメリット

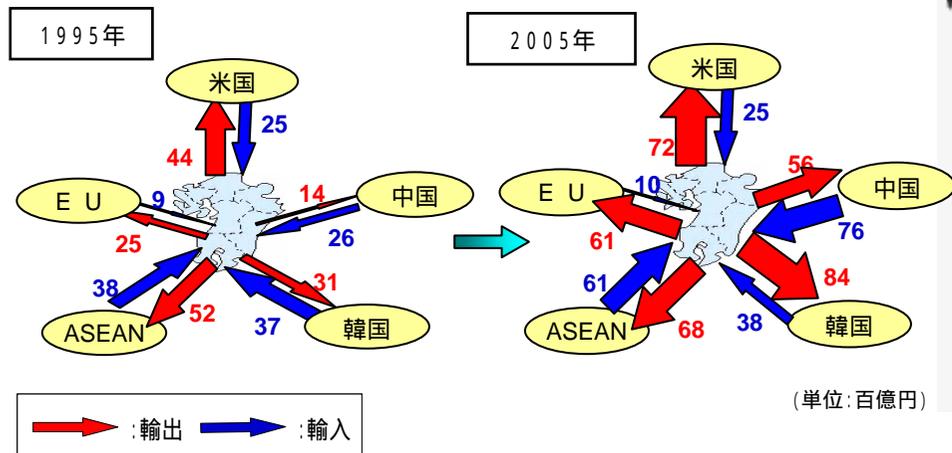


資料)「北部九州国際物流戦略に関する提言」北部九州国際物流戦略チーム

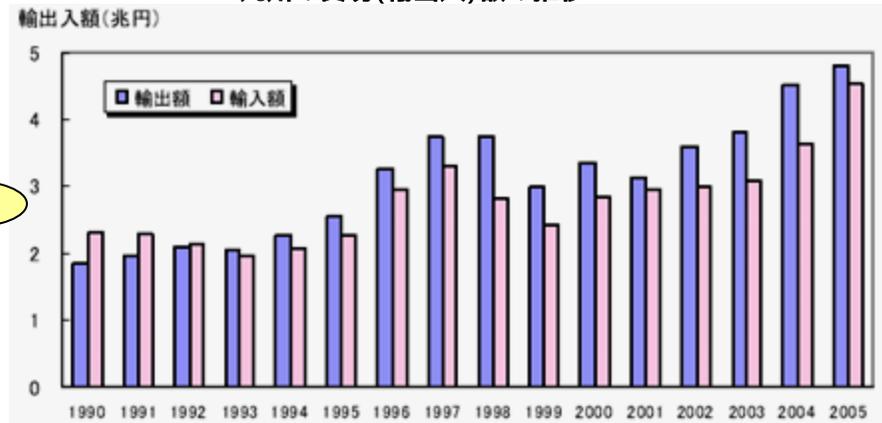
増加する東アジア・東南アジアとの貿易量

- 九州の対東アジア・東南アジアとの貿易は、増加する対米国・EUとの貿易量を上回る伸びで増加している。
- 2005年における貿易額は、1995年に比べ、米国で1.4倍、EUで2.1倍、中国で3.3倍、韓国で1.8倍といずれも増加している。

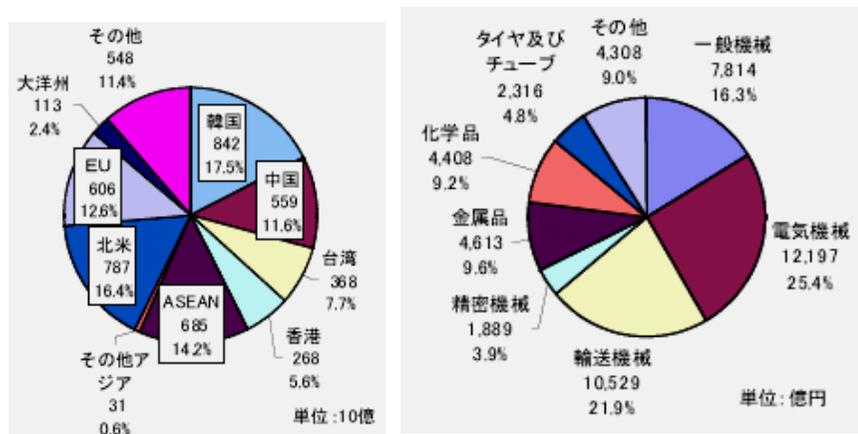
九州の相手先地域別の貿易額の比較(1995年 - 2005年)



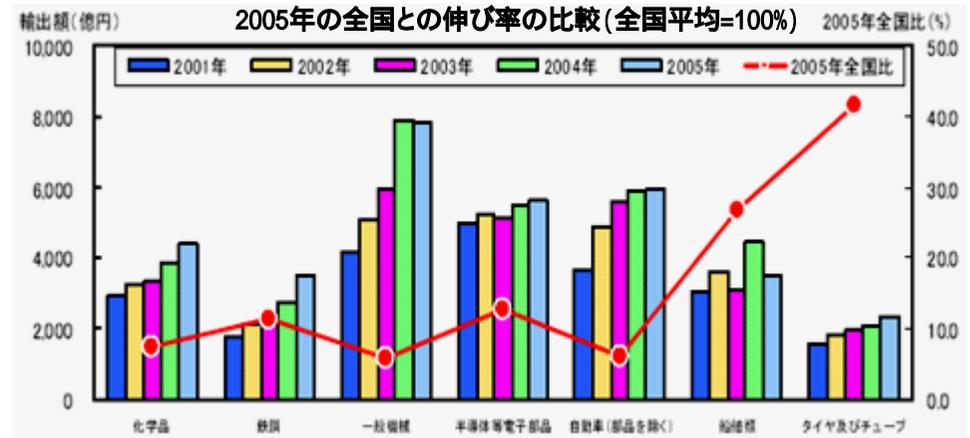
九州の貿易(輸出入)額の推移



九州の輸出額の輸出先国および主要品目別シェア(2005年)



九州の主な輸出品の輸出額の推移と

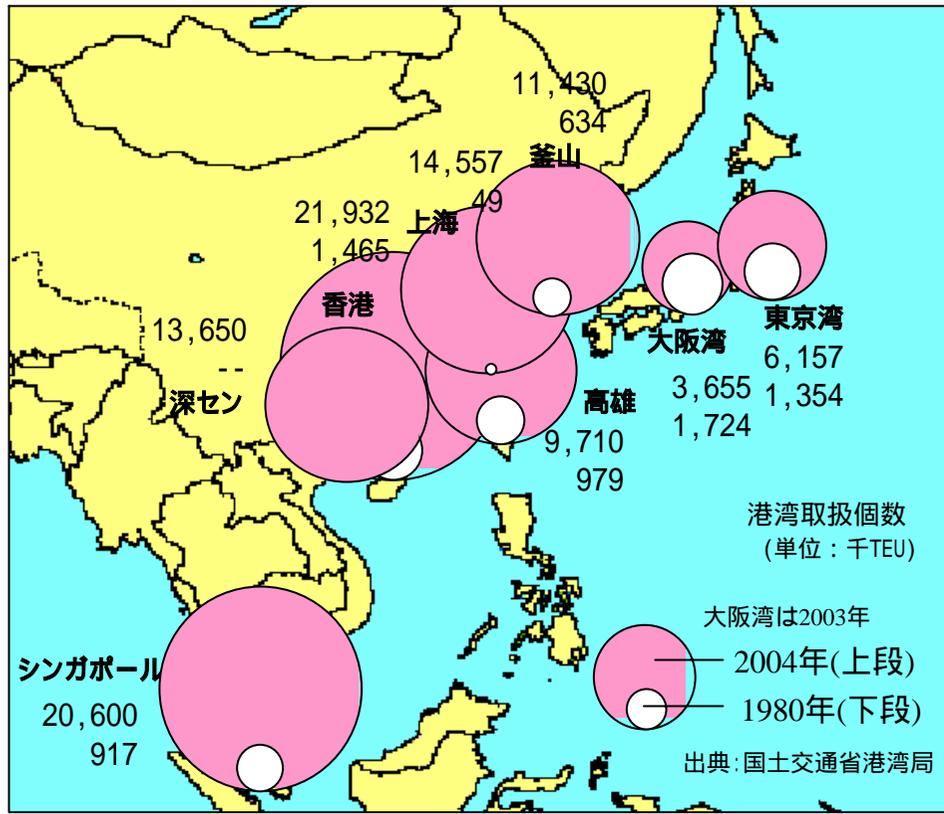


資料)「九州アジア国際化レポート2006」九州経済産業局、「貿易統計」財務省

アジア諸港コンテナターミナルの躍進

- 世界のコンテナ取扱量において、アジア諸国が6位までを占めており、日本の各港湾は軒並みランキングを落としている状況である。

【アジア主要港のコンテナ取扱量】



出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL
 YEAR BOOK , March 2005 Containerisation International 他

神戸港の2004年取扱貨物量は、神戸市推計による。
 博多港、北九州港、下関港の2004年取扱貨物量は速報値。
 外貿定期船貨物量一覧から作成

【世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング】

順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782
12	横浜	722
16	釜山	634
18	東京	632
1 (1)	香港 (Hong Kong)	21,932
2 (2)	シンガポール (Singapore)	20,600
3 (3)	上海 (Shanghai)	14,557
4 (4)	深セン (Shenzhen)	13,650
5 (5)	釜山 (Busan) 他アジア地域等	11,430
6 (6)	高雄 (Kaohsiung)	9,710
7 (8)	ロッテルダム	8,300
8 (7)	ロサンゼルス	7,321
9 (9)	ハンブルグ	7,003
10 (11)	ドバイ	6,429
20 (17)	東京	3,580
29 (27)	横浜	2,577
-(32)	神戸	2,200
-(68)	北部九州3港	1,155
-(104)	博多	611
-(127)	北九州	463
-(278)	下関	81

増大するコンテナ貨物と定期航路

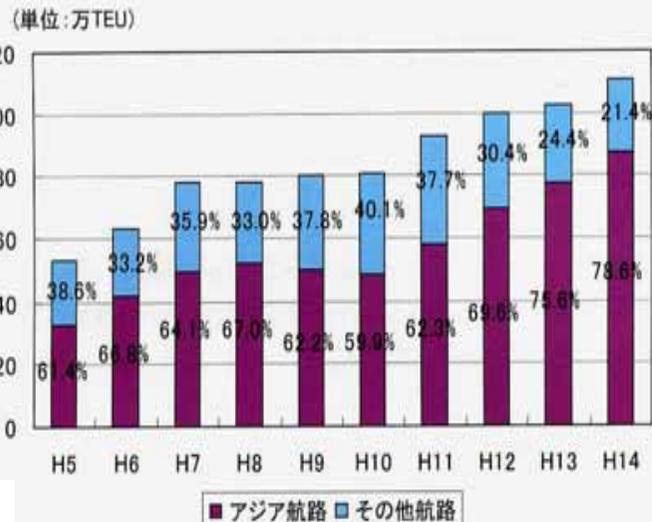
- 日本とアジアとの国際海上コンテナ流動量は、2030年に現在の3.3倍になると見込まれている(国土交通省による試算)。
- 九州内の国際コンテナ取扱実績量は増大しており、九州全域で1998年から2003年の5年間で6割弱の増加がみられる。
- 九州内にはここ数年コンテナターミナルの整備がなされてきており、各港湾からアジアを中心に国際コンテナ定期航路が開設されている。

東アジア航路ネットワーク(イメージ)



資料:「社会資本整備に係る九州ブロックの将来の姿」平成16年3月国土交通省

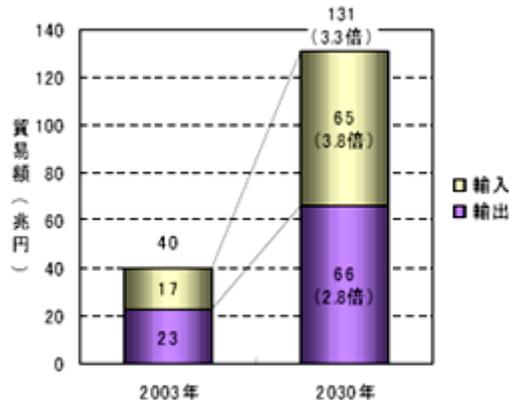
九州管内外貨コンテナ貨物量の航路別推移(万TEU)



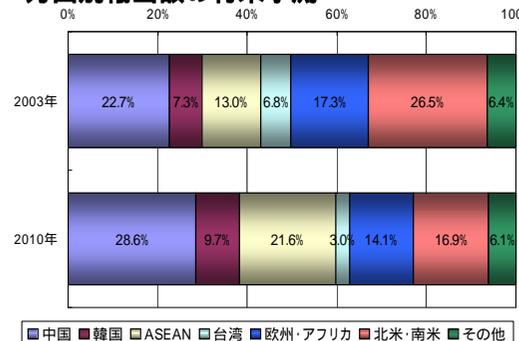
資料:「社会資本整備に係る九州ブロックの将来の姿」平成16年3月国土交通省

日本の国際海上コンテナ適合貨物貿易額の将来予測

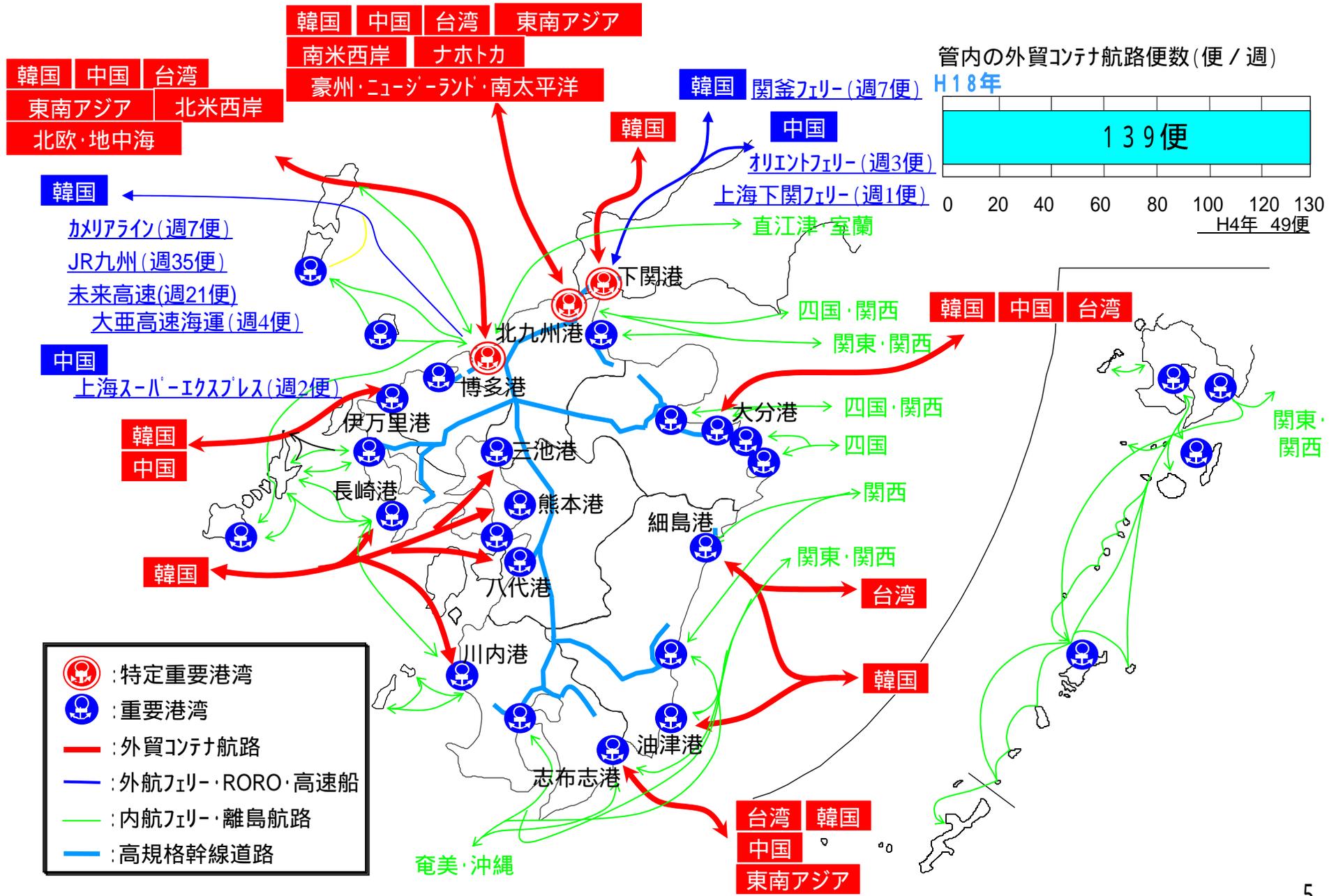
資料:「二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」最終報告資料



方面別輸出額の将来予測



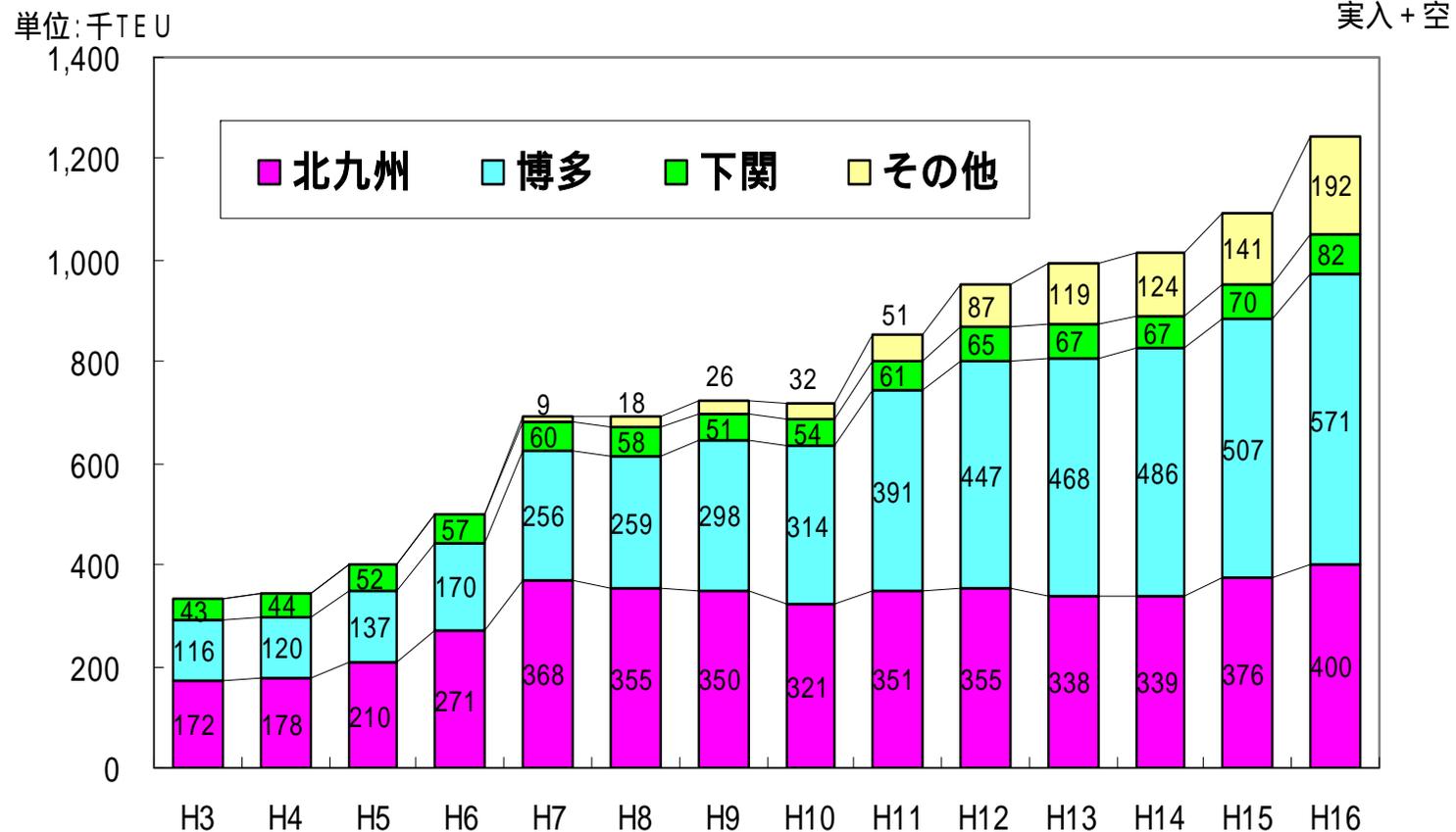
資料:「二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」最終報告資料



九州のコンテナ貨物の現状

- 九州内のコンテナ取扱港湾(約10港)のうち、北部九州3港の外貿コンテナ取扱量は、九州全体の8割以上を占めている。

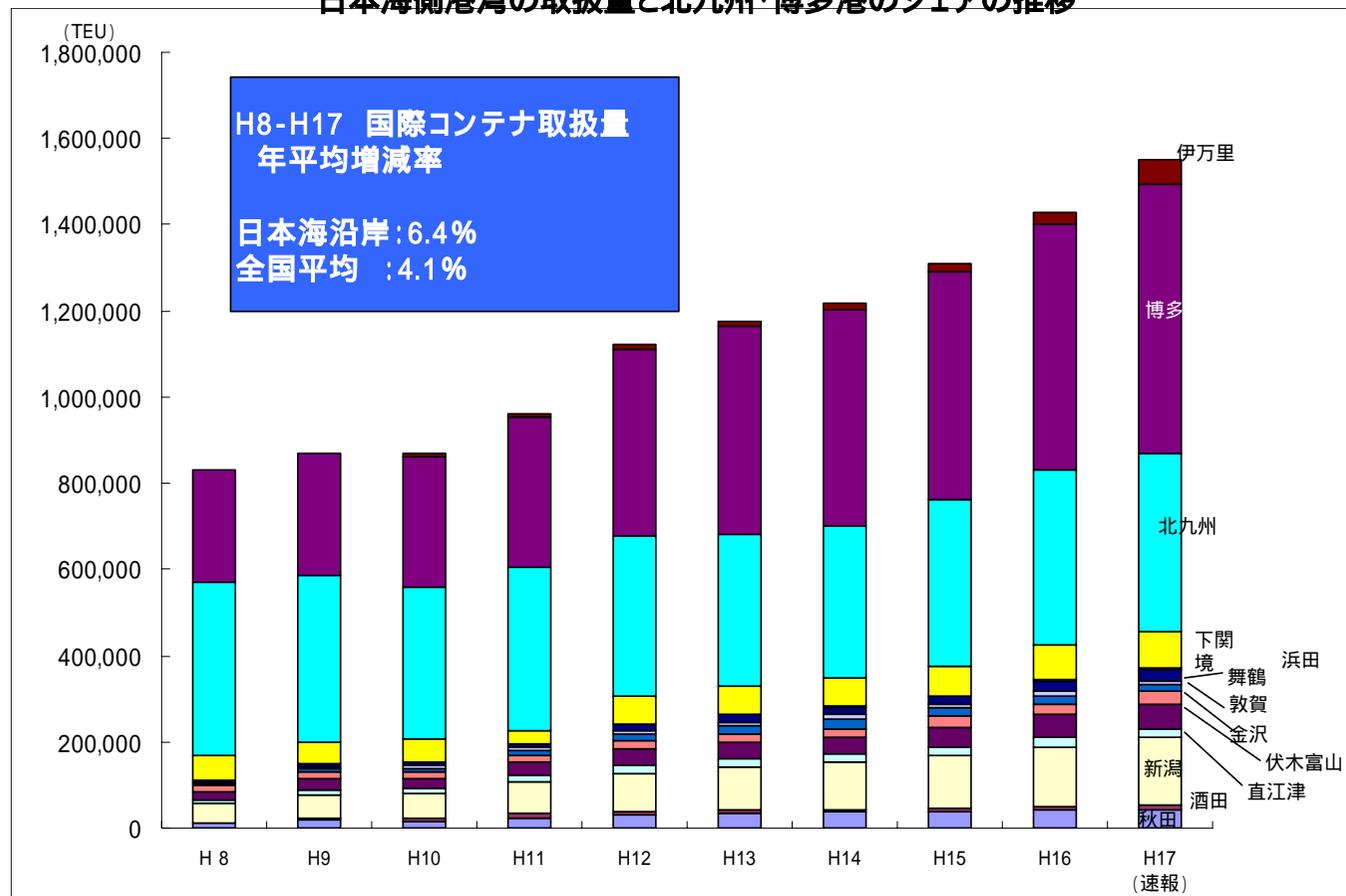
北部九州3港およびその他港別外貿コンテナ貨物量推移(TEUベース)



日本海側港湾の中での北部九州港湾の位置づけ

- 東アジアの貿易量の増加によって、九州各地の港湾と東アジアの主要都市との定期コンテナ航路が増加し、定常的な貨物輸送を支えている。
- アジアとの輸送の増大を背景に、日本海側港湾の取扱量の増加が顕著であり、なかでも北部九州の港湾の取扱量が、全国的にも大きなシェアを占めている。

日本海側港湾の取扱量と北九州・博多港のシェアの推移



資料)国土交通省、北九州市港湾局、福岡市港湾局、伊万里港振興会資料

国際物流における複合一貫輸送

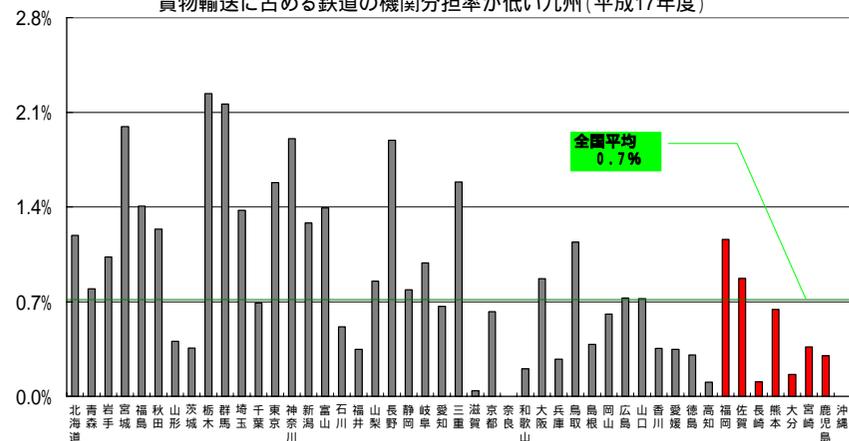
- 博多港を中心としたフェリー・RORO船のネットワークは、海路と陸路を結びつけた、シームレスな複合一貫輸送の取り組みである。(RORO船(Roll-on/roll-off ship)とは、フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収納する車両甲板を持ち、自走で搭載/揚陸できる構造の貨物船)
- 博多で荷揚げされた国際貨物は、九州各地のみならず、関門海峡を陸路(関門橋あるいは関門トンネル)や鉄道(JR貨物)で、大都市圏等に輸送されている。

博多港を拠点とする複合一貫輸送サービスの現状



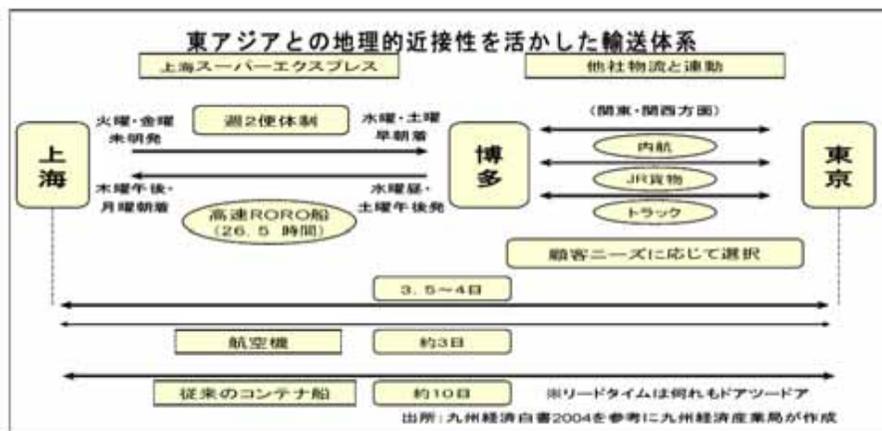
資料)「東アジアとの連携に向けた開かれた国土づくり(説明資料)」第6回国土基盤専門委員会・第5回産業展望・東アジア連携専門委員会合同会議資料

貨物輸送に占める鉄道の機関分担率が低い九州(平成17年度)

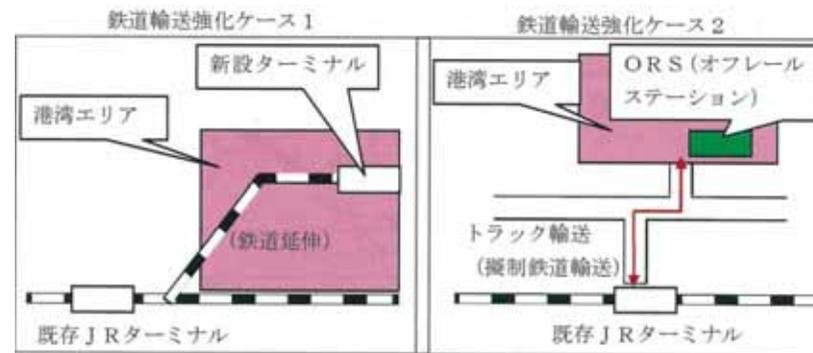


資料)「貨物地域流動調査 平成17年度」

複合一貫輸送のための港湾における結節機能強化



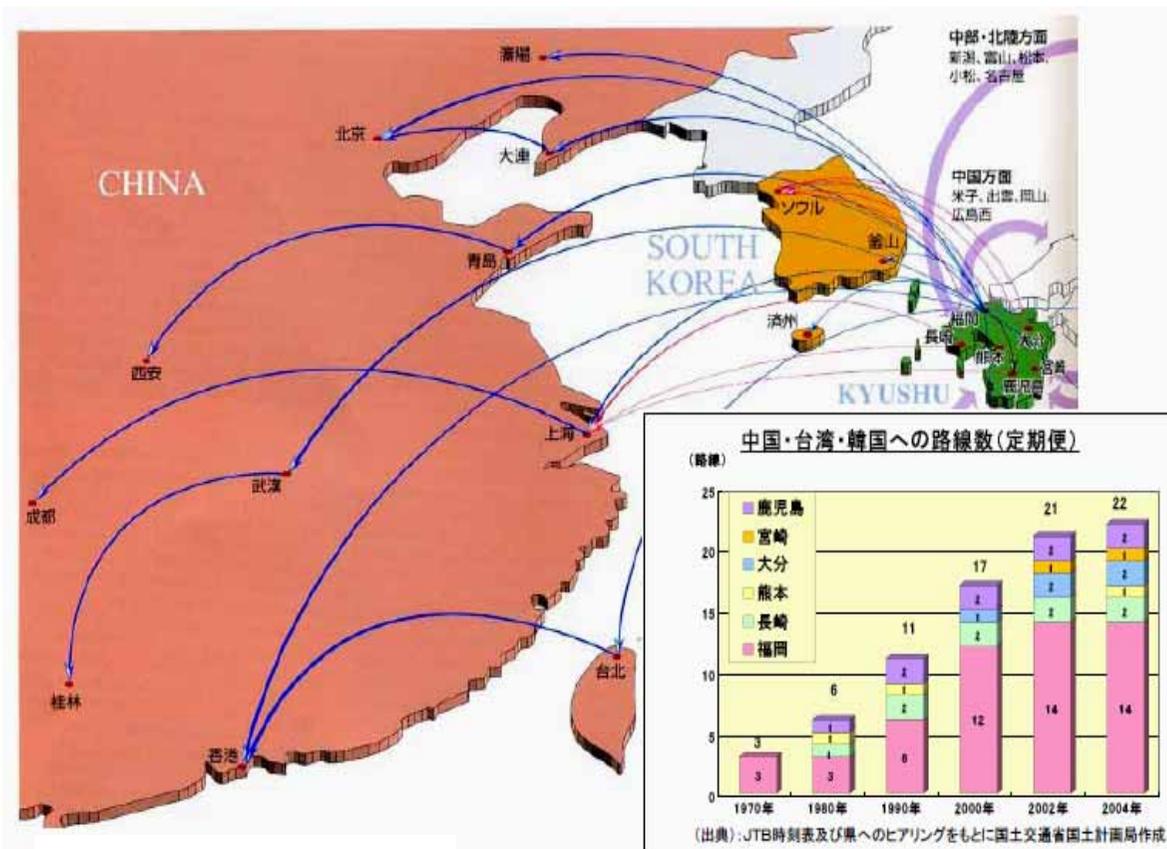
資料)「アジア一番圏構想」九州経済産業局



資料)「北部九州国際物流戦略に関する提言」北部九州国際物流戦略チーム

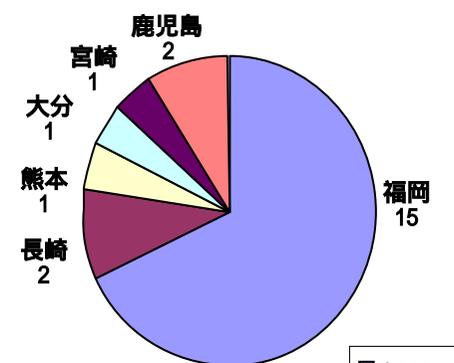
航空ネットワークにおける今後の競争激化

- 九州は、中型機を利用した、東アジアとくに中国の地方都市との定期航空路線が多い。しかし、近年は定期便数の増加は頭打ちとなっている。

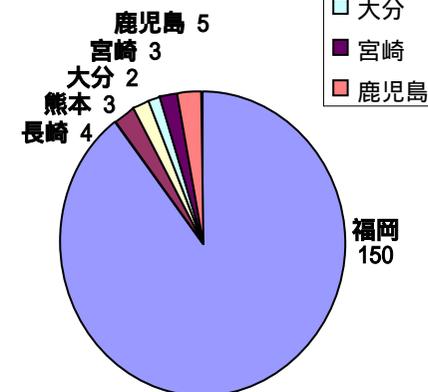


2007年6月定期航空路

路線数



便数/週



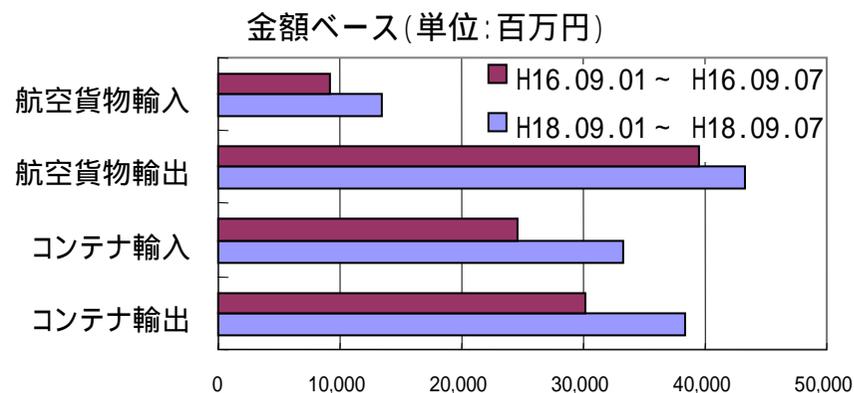
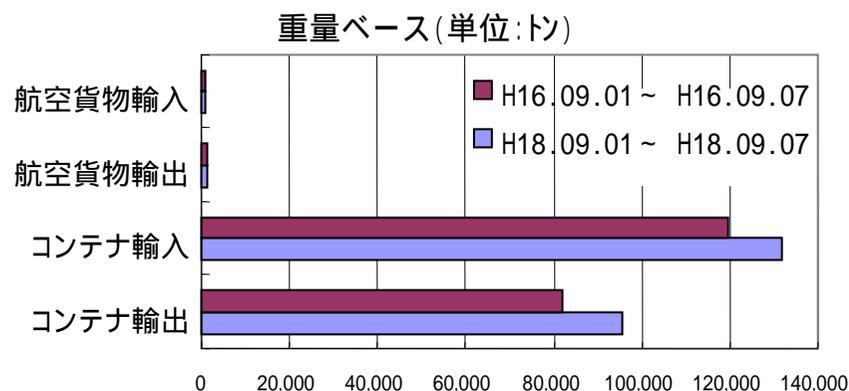
資料) 「東アジアとの連携に向けた開かれた国土づくり(説明資料)」

第6回国土基盤専門委員会・第5回産業展望・東アジア連携専門委員会合同会議資料

資料) 「JTB時刻表」(2007年6月号)

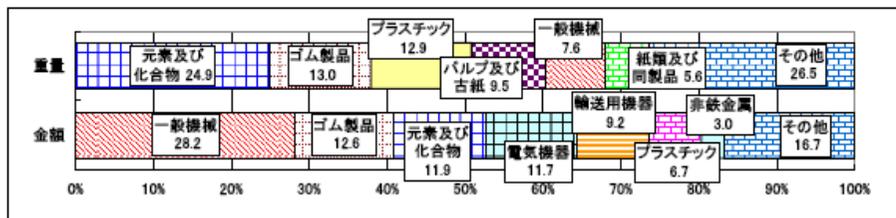
半導体等付加価値の高い貨物輸送に用いられる航空貨物便

- 九州の輸出入貨物は、重量ベースで見ると港湾経由のコンテナ貨物が多いが、金額ベースで見ると、輸出については空港経由の航空輸送貨物の方が大きい。この傾向は平成16、18年いずれについても同様である。それぞれの輸出品目を見ると、港湾経由のコンテナ貨物が一般機械やタイヤなどのゴム製品など、重量物が多いのに対して、航空貨物は半導体など重量が軽く金額の高い商品を多く輸送している。

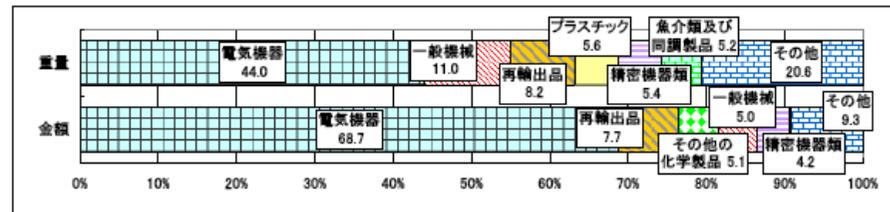


資料)「九州経済圏輸出入コンテナ貨物及び航空貨物の物流動向調査結果」平成17および19年門司税関

輸出コンテナ貨物 (H18.09.01 ~ H18.09.07)



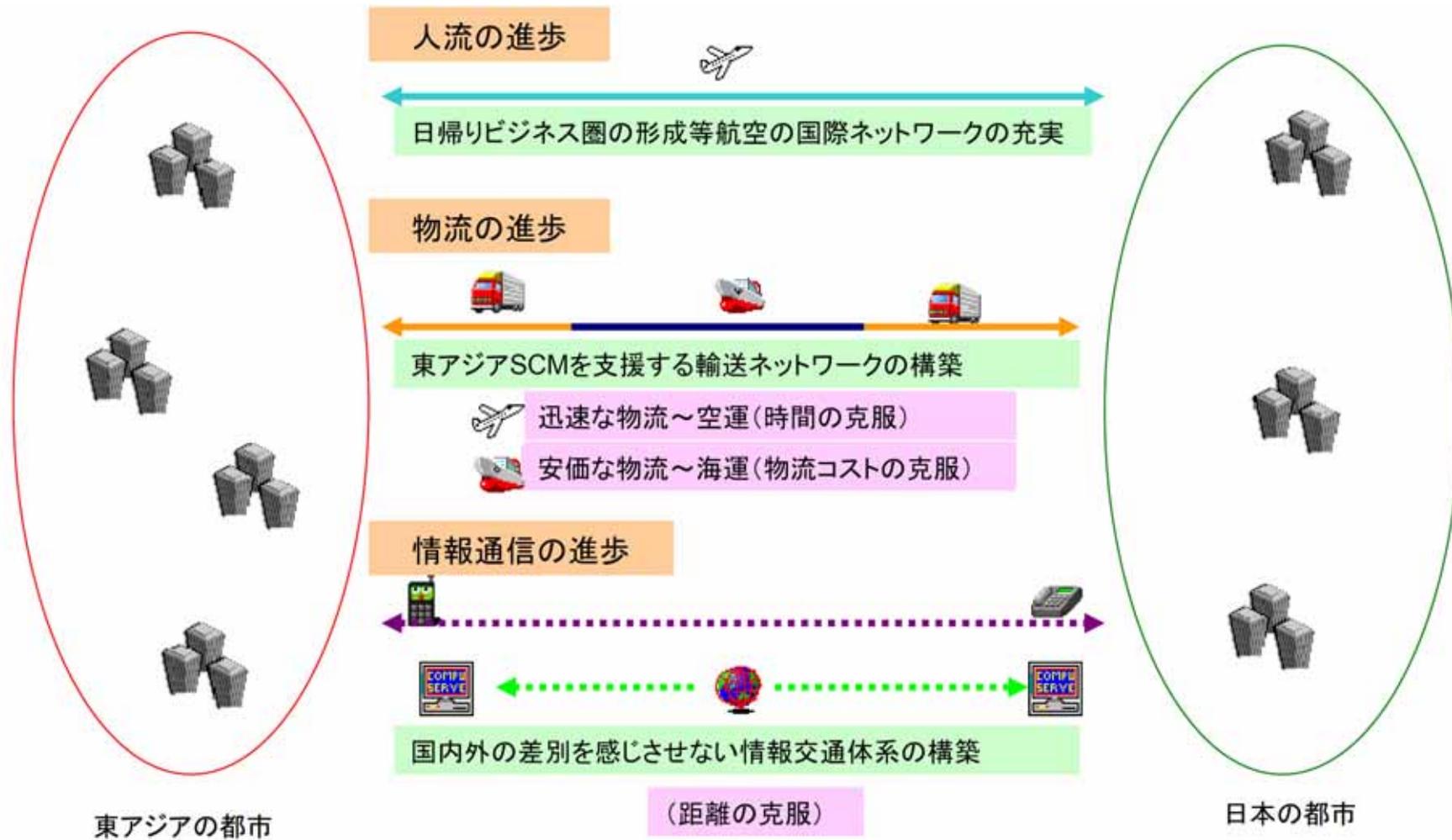
輸出航空貨物 (H18.09.01 ~ H18.09.07)



資料)「九州経済圏輸出入コンテナ貨物及び航空貨物の物流動向調査結果」平成19年門司税関

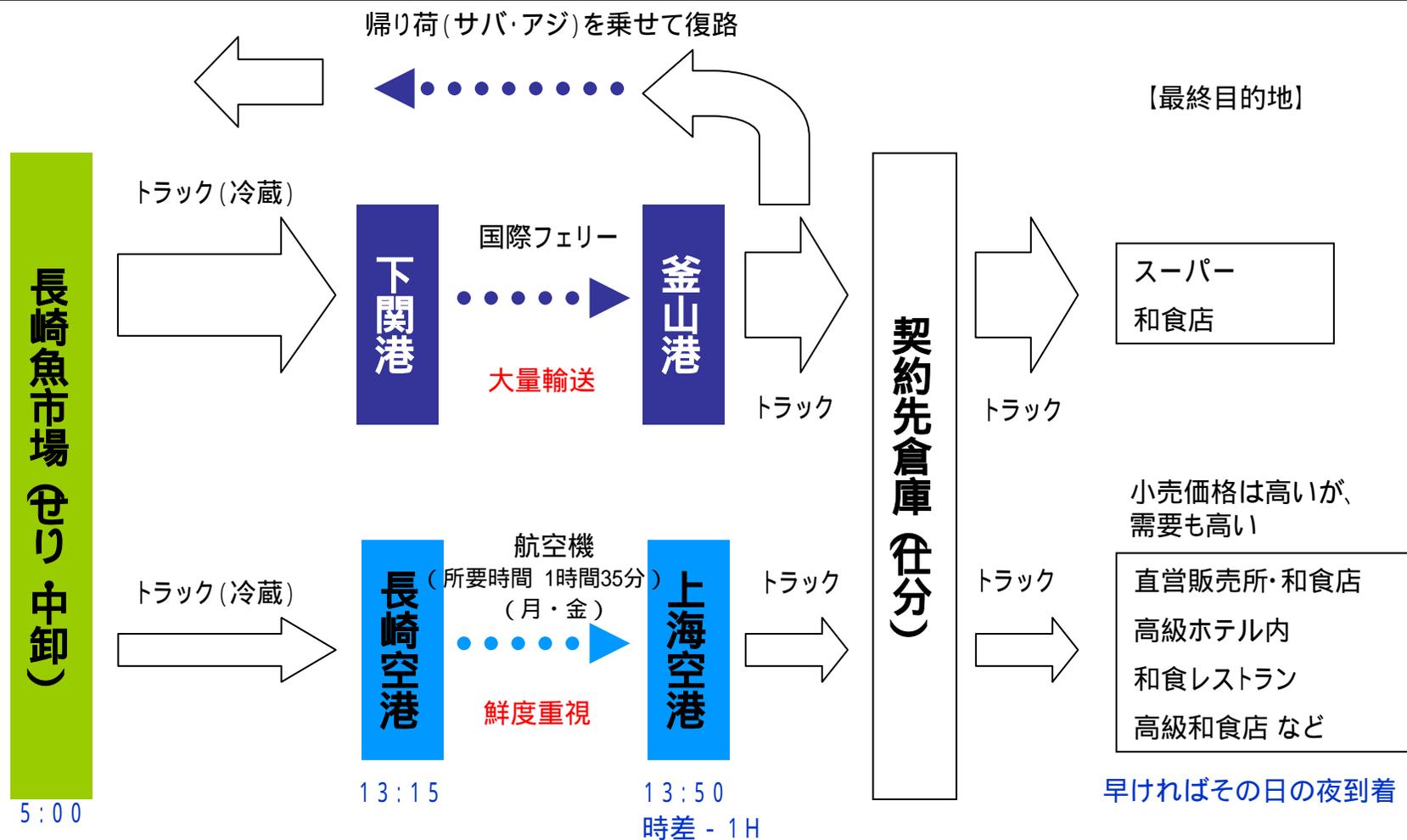
東アジアとの連携都市を支える情報通信・交通体系を実現

- F T Aの進展などによる東アジア諸国相互の交流が一層活性化の中で、航空や海運の国際ネットワークの充実、国内交通との円滑な接続などによる東アジアとのシームレスな交通体系を実現し、国内外の交通・情報通信環境を構築する。



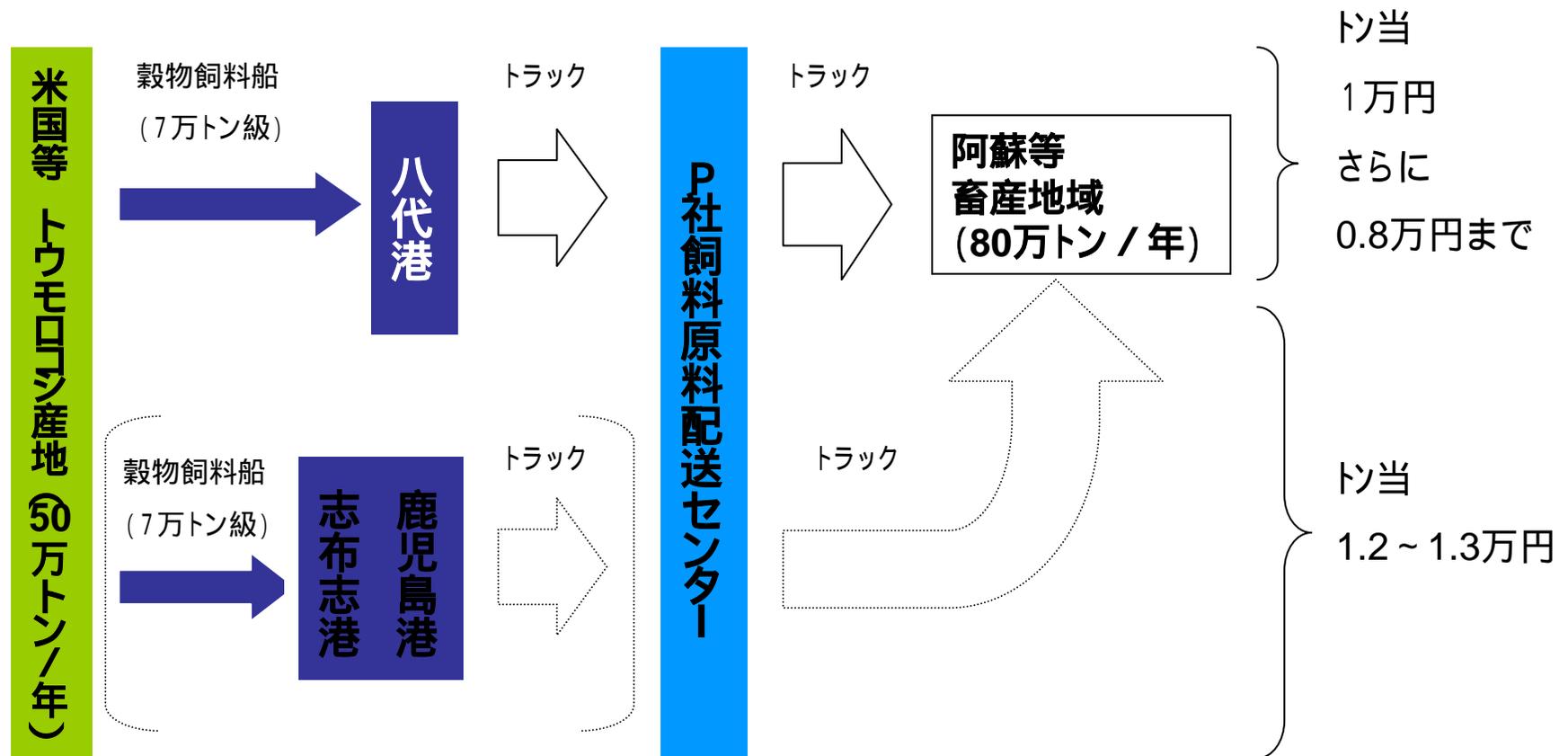
輸送手段の選択事例

- ・長崎の水産品（生鮮品）の輸出について、毎日定期便のある関釜フェリーを利用した、下関経由の陸送 フェリー（複合一貫輸送） 仕向地（帰り荷サバ・アジの積載） フェリー 陸送 九州圏内消費地という、物流経路が確立されている。
- ・上海向け輸出には長崎空港を經由したルートを利用しており、早ければその日の夜には到着する。



輸送手段の選択事例

- ・ 畜産業において、飼料の輸送コストは生産費用の大きな部分を占めており、その削減が競争力（付加価値生産性）に大きな影響を与える。
- ・ P社では、従来鹿児島港等に荷揚げした飼料原料を畜産地域まで陸送していたが、八代港で水深14mバースの整備計画があることもあり、平成7年に飼料原料の配送センターを同港に進出し、需要地までの陸送距離（コスト）を短縮した。



中枢・中核都市を結ぶ循環型交通体系

- 九州における自動車交通は、九州自動車道や都市高速に集中している。
- 循環型交通ネットワークは、中枢・中核都市を結びつけるものである。

高規格幹線道路および地域高規格道路指定路線図



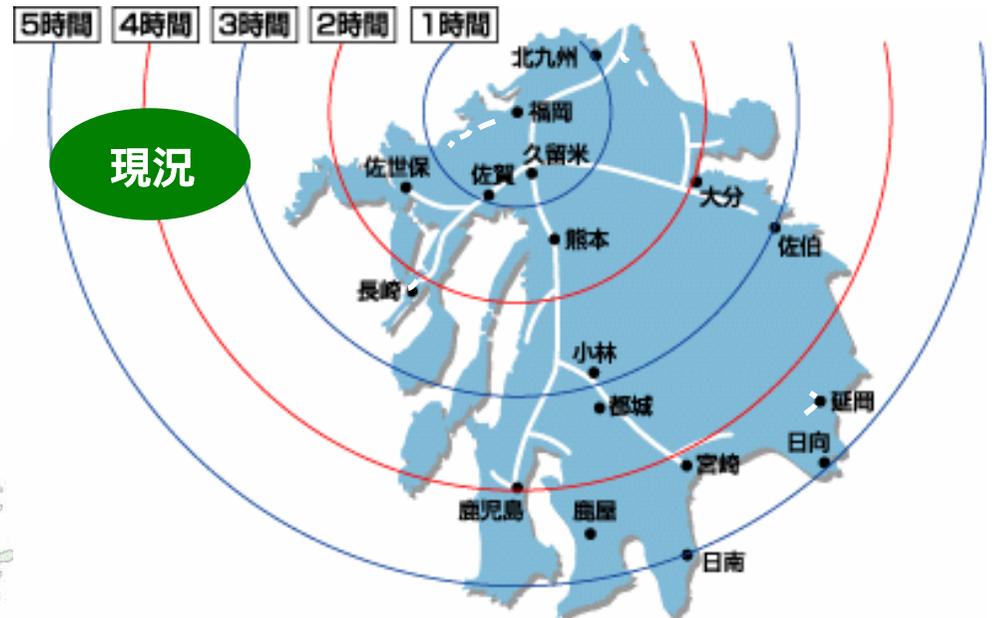
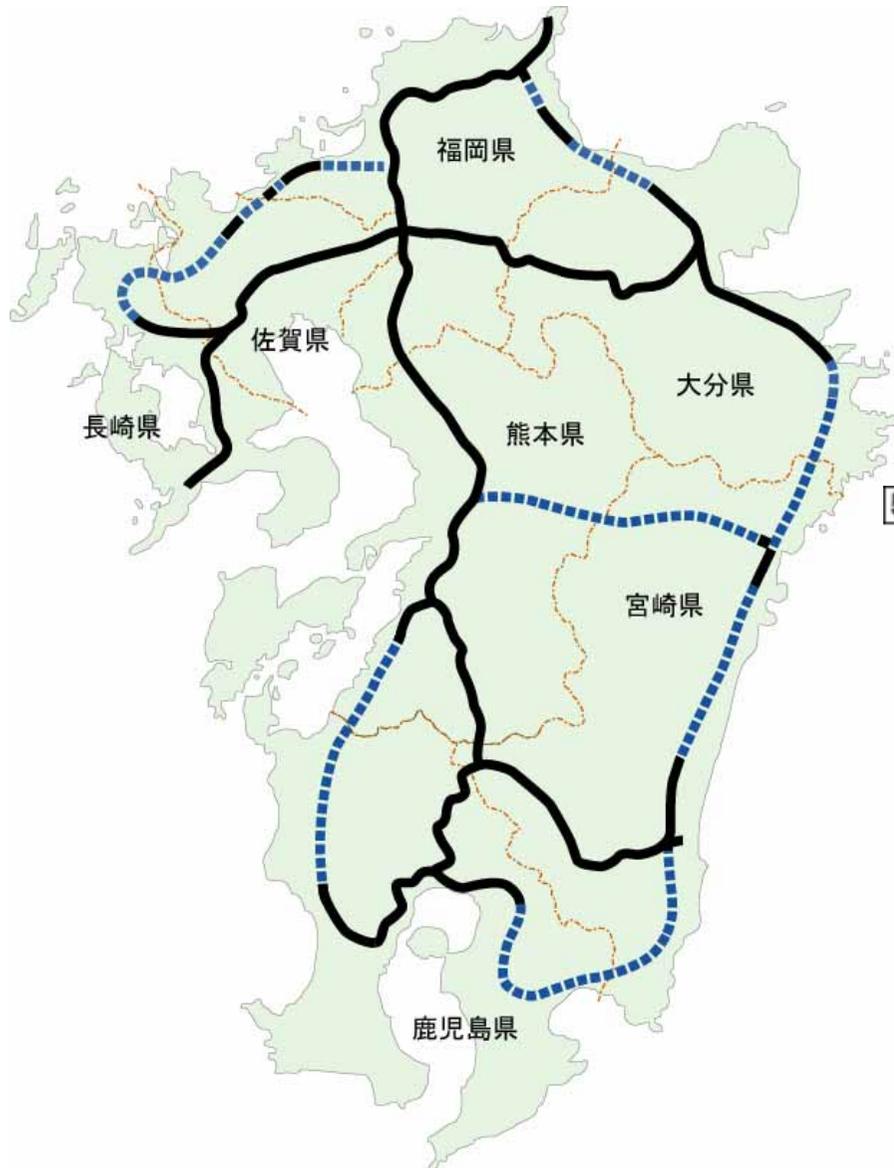
九州の高速自動車道区間別交通量(1日平均) 2003年度



資料: 日本道路公団九州支社

高速道路と時間地図

九州の高速道路網図(H18.3末)



資料)九州地方整備局作成