

# 九州ブロックを事例とした地域ブロックにおける国際ゲートウェイ機能の検討

## A Study On Performance Of International Gateway To East Asia In Kyusyu Area Block

藤村一雄\*\*・寺尾敏男\*\*\*・加藤徹郎\*\*\*・今井稔\*\*\*\*

By Kazuo FUJIMURA\*\*・Toshio TERAO\*\*\*・Tetsuro KATO\*\*\*・Minoru IMAI\*\*\*\*

### 1. はじめに

“二層の広域圏の形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会”における最終報告では、東アジアの経済成長力と、「地域ブロック」が独自にゲートウェイ機能を備える視点が重要であるとしている。

本稿は、東アジアに最も近く、古くから社会・経済交流が活発に行われている九州ブロックをケーススタディとして、その独自性を踏まえた国際ゲートウェイ機能を検討するためのアプローチ方法を示したものである。

### 2. 国際ゲートウェイ機能の構成要素

国際ゲートウェイ機能の検討には、そのインフラのみではなく、背後地域の社会・経済状況、及び相手先となる地域（東アジア）との交流状況の十分な把握が重要である。今回の検討では、

- ①東アジア交流の変遷
- ②社会・経済活動
- ③国際人流・国際物流の状況
- ④国際ネットワークの状況

を調査・分析項目として取り上げ、関連するデータの収集・分析を行った。なお、分析にあたっては、比較検討が可能なよう、時系列や他地域データの収集も実施している。

\*キーワード：二層の広域圏、総合交通体系、ケーススタディ

\*\* 株式会社ニュージェック 九州支店  
(福岡市中央区天神4-1-29、TEL092-715-3301、FAX092-715-3300)

\*\*\*正員、株式会社ニュージェック 大阪本社  
(大阪市北区本庄東2-3-20、TEL06-6374-4031、FAX06-6374-5142)

\*\*\*\*正員、株式会社ニュージェック 東京本社  
(江東区新大橋1-12-13、TEL03-5625-1848、FAX03-5625-1870)

表-1 国際ゲートウェイ機能の構成要素

要素	着眼点	収集・分析したデータ
東アジア交流の変遷	・交通インフラの状況 ・社会情勢の歴史	・九州の経済年表 ・経済年鑑
社会経済活動	・基幹産業の状況 (自動車産業、半導体関連産業) ・国際交流の状況 (国際会議、留学生)	・貿易統計 ・港湾統計年報 ・経済・産業データ ・九州アジア国際化レポート ・コンベンション統計 ・在留外国人統計 ・マーケティングマニュアル ・学校基本調査報告 ・訪日外国人旅行調査
国際人流・物流の状況	・インフラの整備状況 ・インフラの位置 ・国際人流の動向 (航空機、海上旅客) ・国際物流の動向 (航空貨物、外資コンテナ)	・港湾統計年報 ・数字で見る航空 ・数字で見る港湾 ・出入国管理統計年報 ・国際航空旅客、貨物動態調査 ・貨物、旅客地域流動調査
国際ネットワークの状況	・人の動きを支えるネットワーク (国際定期航路、機材の大きさ) ・物の動きを支えるネットワーク (コンテナ定期航路)	・空港管理状況調査 ・数字で見る航空 ・時刻表 ・国際航空旅客動態調査 ・国際輸送ハンドブック ・全国輸出入コンテナ貨物流動調査

### 3. 調査・分析の事例

以下に「九州ブロック」における国際ゲートウェイ機能分析の代表的な事例を報告する。

#### (1) 九州の地理的特性と東アジア交流の変遷

経済年表や東アジア各都市との航空機や外資コンテナ船の所用時間距離などを用い、東アジアとのつながりにおいて地理的な優位性が活かされているか確認した。

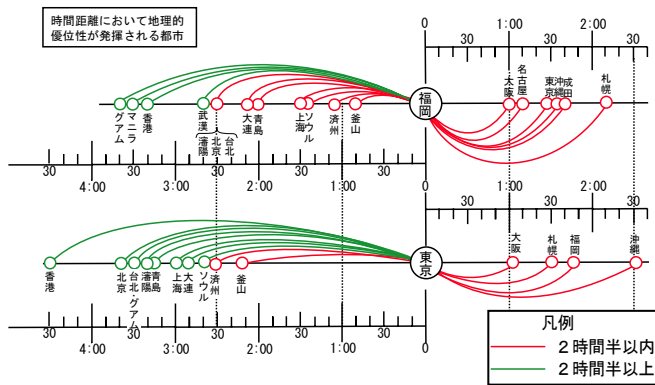
#### ○地理的な特性

- ・九州（福岡）は、航空アクセス時間でみると、2時間半ですべての国内主要都市、東アジア地域では北京、台湾までをカバーしており、東京（釜山どまり）に比べて東アジアの広い地域をカバーしている。

- ・コンテナ船の所要時間でも、上海や釜山は半日から1日程度で到着する。東京からは釜山で2日、上海で4日を要する。

○東アジア交流の変遷

- ・1965年に定期航空路線（福岡～釜山間）、1970年に我が国初の対東アジア航路（下関～釜山間のフェリー）が就航
  - ・1989年にはアジア太平洋博覧会が開催
- などの動きがあり、地理的優位性が活かし、他地域と比較して古くから東アジアとの交流を持っている。



図－1 福岡・東京からの航空アクセス時間

(2) 社会・経済活動の状況

基幹産業の活動状況や海外からの留学生、国際会議の開催状況などから高速道路インターなどのインフラ位置がどの程度関係するのか、また、国際化がどの程度進んでいるのか調査した。

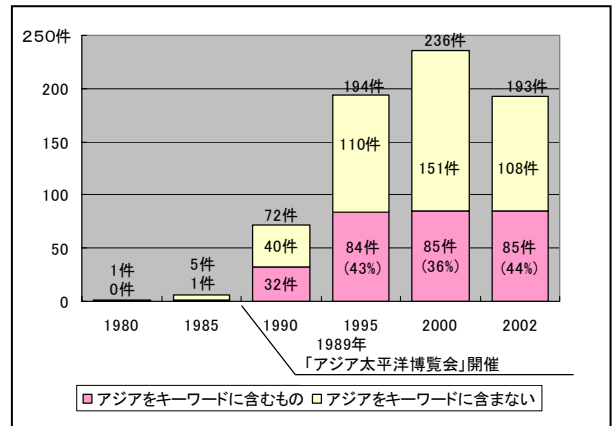
九州における基幹産業については、「カーアイランド九州」と呼ばれる自動車産業、「シリコンアイランド九州」と呼ばれる半導体関連産業が代表的である。これらの企業では、高速ICから10km以内に企業が立地する割合が、高速道路の供用延長増加にあわせて増加し、その割合は2002年で約7割と、製品の輸送を考慮した企業立地が行われている。

つぎに、国際会議の開催状況をみると、1989年のアジア太平洋博覧会を契機に、福岡県の国際会議開催件数は1985年の5件から2002年の193件と32倍に増加している。また、2002年における「アジア」をテーマとした国際会議は、福岡県では44% (85件) を占め、東京都の128件に次ぐ開催数がある。

海外からの留学生の受け入れ状況では、1990年の18百人から2002年の99百人と約6倍に増加し、全

国に占める割合も4%→9%へと増加している。これは、経済特区認定を受けている立命館アジア太平洋大学（2000年、大分県）の開校を契機としている。

このように、博覧会の開催や留学生受け入れ大学の立地などを契機として国際化が進展している。

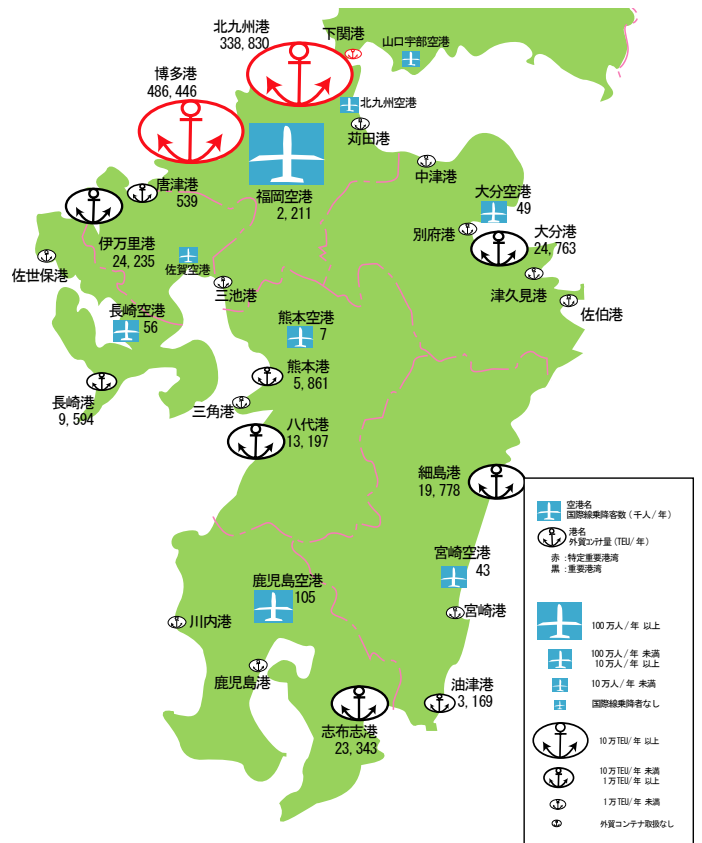


図－2 福岡県の国際会議開催件数

(3) 国際人流・物流の状況

a) 九州における国際ゲートウェイの位置

九州ブロック内で最も国際線状況客数が多い福岡空港、外貿コンテナ取扱量が最も多い博多・北九州港は共に、東京、大阪、名古屋に次ぐ利用量がある。



図－3 九州ブロックの国際ゲートウェイの位置

b) 九州における国際人流

九州ブロックで最も利用が多い福岡空港における過去10年間の国際線旅客は、1992年の195万人から2003年の220万人の1.16倍とわずかな伸びに留まっている。

対照的に、最も海上旅客数の多い博多港では、1992年の約8万人から2003年の約50万人と約6倍に増加している。

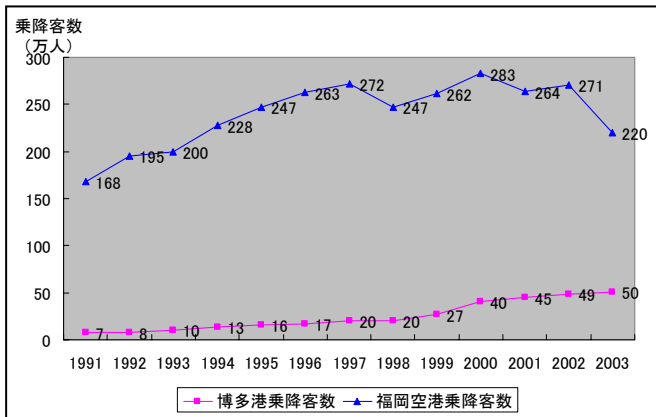


図-4 福岡空港・博多港の国際線乗降客数の推移

c) 九州における国際物流

九州7県で最も外貿コンテナが多い博多・北九州港の取扱量は、1991年の284千TEU（全国シェア3.3%）から2002年の825千TEU（同6.1%）へと2.9倍に増加。特に博多港では4.2倍に増加しており、全国の平均伸び率1.6倍を大幅に上回る伸びを示している。

博多・北九州港の取扱コンテナの87%は東アジア向け貨物であり、東アジアとの交流に特化している。

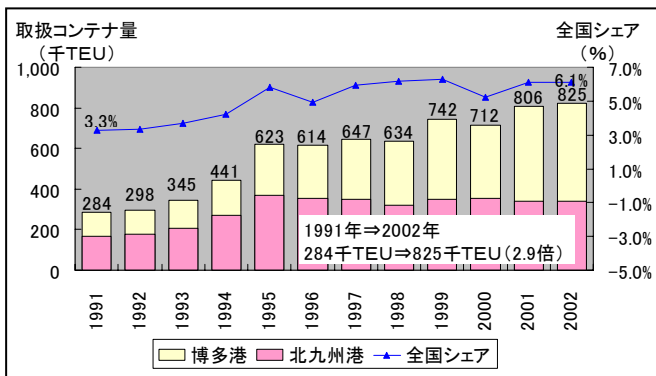


図-5 外貿コンテナ取扱量の推移

(4) 国際ネットワークの状況

a) 人の動きを支えるネットワーク

福岡空港における国際線就航便数は、1990年の

76便/週が、2004年には156便/週に拡大している。また、アジア路線が占める割合が9割と、国際線の主要空港である成田、関西、名古屋空港に比べ高いのが特徴である。

九州各県の福岡空港へのアクセスでは鹿児島や宮崎は、飛行機の就航により福岡へのアクセス時間は短いですが、費用が高く輸送頻度も低い。安価な鉄道や高速バスも運行されているが、所要時間を要する。逆に、熊本や長崎などは、高速道路整備の進展による高速バスネットワークの充実により安価で多頻度な輸送が提供されている。

表-2 主要空港における国際線の状況

	国際線乗降客数 (千人/年)	国際線取扱貨物量 (千トン/年)	就航便数 (便/週)	うちアジア路線 (便/週)	アジア路線の比率
成田	27,861	1,942	1,405	765	54%
関西	10,545	722	566	379	67%
名古屋	3,993	132	204	142	70%
福岡	2,211	63	156	139	89%
新千歳	516	5	25	21	84%
仙台	396	4	20	16	80%
広島	302	2	22	22	100%

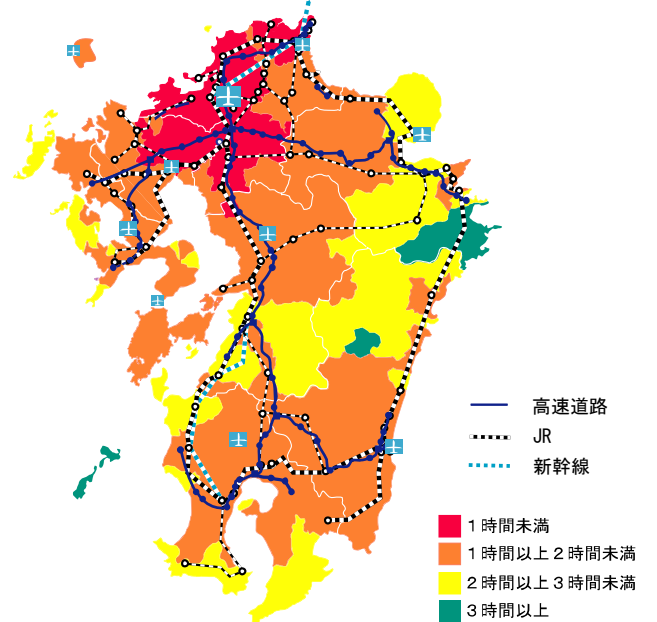


図-6 福岡空港までのアクセス時間

b) 物の動きを支えるネットワーク

博多・北九州港の国際定期コンテナ航路は1988年の119便/月から2004年の347便/月と約3倍に増加しており、うち95%の328便/月が東アジアとの航路である。

また、九州全体での国際定期コンテナ航路は1988年では博多、北九州港のみであったが、2004年には

便数は少ないものの、九州内各県の港湾から韓国や中国との直接航路が就航している。博多・北九州港の伸びと共に、このような、直接航路の就航により、九州から韓国へのコンテナは1998年の7万トン/月から2003年の16万トン/月へと2.3倍に増加している。

これまでの、国内フィーダー（地方港湾→三大港湾で積み替え）から海外フィーダー（地方港湾→韓国釜山港に代表される東アジア各港で積み替え）へと構造が変化している背景もあり、東アジア各港からの北米向け航路において、1988年から2004年で日本に寄港する割合が89%から49%と半分程度に減少している。

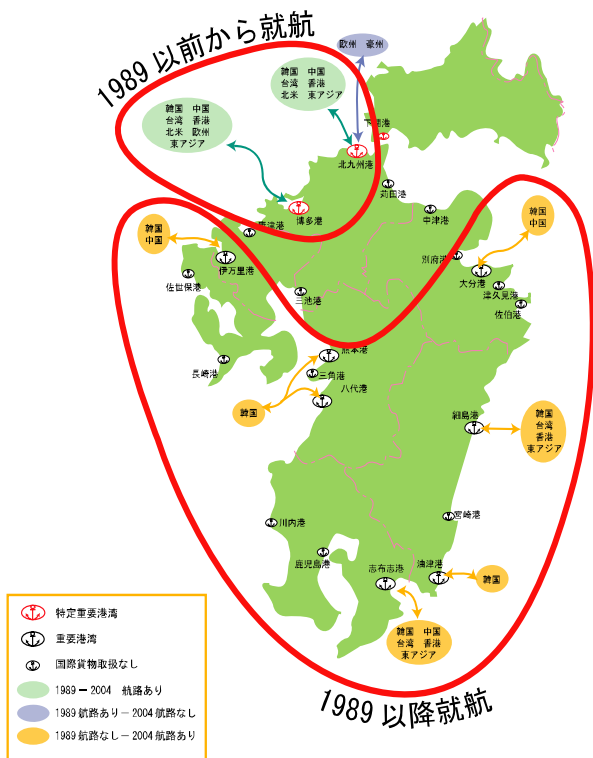


図-7 九州内港湾の外貿コンテナ航路の状況

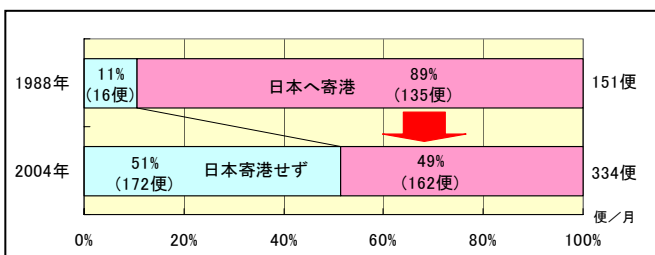


図-8 東アジア⇒北米航路の運行状況

c) 新たな輸送体系の出現

国内外での様々な輸送ニーズに対して新たな輸送

体系が出現してきている。

- 2003年11月に上海～博多間に高速RORO船（上海スーパーエクスプレス：所要時間26.5時間、週2便運行）を用いた日本への高速輸送体系が出現した。
- 2003年9月のトラックの速度抑制装置の装着義務づけに伴い、長距離陸送貨物に大幅な時間制約が発生し、佐賀空港では2004年7月より深夜の国内貨物輸送を開始した。

4. おわりに

今回のケーススタディでは、地域の社会経済状況や国際交流の状況、人や物の動きなどを各種統計資料にもとづき調査・分析を行った。代表事例に示すとおり、九州では、地理的優位性を活かした、東アジアとの交流が古くから存在し、近年の東アジア地域の経済の進展により、交流が深化しつつあることがわかる。しかしながら、これらのデータは具体的なハード、ソフト両面でのインフラ整備等の必要性を示唆するものの、国際ゲートウェイ機能がその時々を要求を満足するか否かを判断する評価尺度とするには不足である。

今後、各地域が国際ゲートウェイ機能の充実を図る上で、各地域の方針とそれに沿ったインフラの評価を行える指標の確立が必要と思われる。

また、対外国の人・物の移動において、旅行費用や乗り継ぎ、ユニバーサルデザインの状況や外国人観光客のトリップ動向、など、人流・物流量だけではなく、旅行者（輸送品）の質、旅行の質に着目したデータ整備も重要であるが、こうしたデータについては、存在しない、あるいは、継続的なデータの蓄積がないため、分析が不能なものが多く、今後の蓄積やデータの更新、さらに、情報化の進展によるデータの開示などが望まれる。

参考文献

- 1) 二層の広域圏形成に資する総合的な交通体系に関する検討委員会：新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告書、2005