

〔報告 2〕

# 九州と韓国との地域連携について

—— 特に国際物流の視点から ——

男 澤 智 治

(九州国際大学国際関係学部准教授)

## 要 旨

九州と韓国の貿易現状についてみると、輸出の全国比が17.3%、輸入が16.6%となるなど10%経済圏といわれる九州地域においてウェイトが高くなっている。この貿易現状を反映し、北部九州地域の港湾（北九州、博多、下関）では、韓国や中国など東アジア諸国との流動が多くなっている。特に下関港は韓国に特化した流動となっている。今後、九州地域が生き残るためには、玄海経済圏の地域連携が重要であり、そのなかでも共通する産業クラスターをいかに構築するか、スムーズな物流の確保が重要であると指摘している。

## キーワード

九州、韓国、港湾、産業クラスター、地域連携

## 1. はじめに

1990年代に入るとF T A（自由貿易協定）の発効件数が増加している。これは、W T O体制による多角的な貿易自由化交渉と比べて、二国間・複数国間・地域間によるF T Aの方がより短期間で効果的な通商政策を進めることができるのと多くの国が認識するようになったからである。

わが国では、2004年9月小泉元首相が国連総会一般演説で「『A S E A N+

3』の基礎の上に立って、私は『東アジア共同体』構想を提唱しています」と提言している。その後、日本とASEANについては政府間協議がなされ2007年11月19日EPA（経済連携協定）について最終合意している。2008年秋以降段階的に関税を引き下げ、10年以内に撤廃するとしている。また、2009年3月現在、シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、フィリピン、ASEAN全体ではEPA発効済、ベトナム、スイスでは署名済となるなど経済連携が拡大している。しかし、韓国や中国とは交渉をしてはいるものの、進展は見られない。

一方、北部九州地域はアジアに近いという地理的特性を活かしながら、環黄海経済圏構想に基づいた「東アジア10都市会議」を隔年開催している。さらに、2008年2月、李明博氏が韓国大統領に就任すると韓日戦略が重視され、同年3月、韓国の許南植釜山市長と吉田宏福岡市長との会談が実現し、両市を軸とした九州と韓国東南部による「超広域経済圏構想」を発表している。このように、北部九州では地域版FTAとして韓国との国境を越えた経済圏ができつつある。

本稿では、九州と韓国との物流上の連携の現状と課題についてまとめることにする。

## 2. 九州と韓国の貿易構造

本項では、九州経済産業局が2008年12月に発行した『九州アジア国際化レポート2008』をもとに述べる。なお、ここでいう「九州」とは、九州7県の各港（空港）と下関港を指している。

### (1) 九州の貿易構造

1997年から2007年までの10年間で、九州の貿易額は1.8倍（7兆0,325億円→12兆8,782億円）に拡大している。特にアジアとの貿易額が大幅に増加したが、

中でも中国との貿易は輸出額が9.6倍 (1,327億円→1兆2,782億円)、輸入額が2.7倍 (3,678億円→9,823億円) と大きく増加している。また、韓国への輸出額は2.9倍 (3,752億円→1兆1,035億円)、輸入額は1.5倍 (3,604億円→5,333億円)、A S E A Nへの輸出額は1.3倍 (5,973億円→7,934億円)、輸入額は1.7倍 (4,864億円→8,337億円) と貿易面におけるアジアとの結びつきが強まっている。

一方、全国の貿易額は10年前に比較し、1.7倍 (91兆8,917億円→157兆0,674億円) に増加している。九州と同様に中国との貿易額は大幅に増加しており、10年前に比較して輸出額が4.9倍 (2兆6,307億円→12兆8,390億円)、輸入額が3.0倍 (5兆0,617億円→15兆0,355億円) となっている。

## (2) 地域別の輸出入動向

図1は、九州と全国の輸出の地域別構成比を見たものである。

九州の輸出総額は、6兆4,623億円 (全国比7.7%) である。九州からの輸出先毎の内訳とその構成比をみると、地域ではアジアが3兆8,807億円 (60.0%) と最大のシェアを占め、次いで北米9,743億円 (15.1%)、EU8,201億円 (12.7%) となっており、この3地域で九州の輸出額全体の約88%を占めている。アジアでは中国1兆2,782億円 (19.8%)、韓国1兆1,035億円 (17.1%)、A S E A N 7,934億円 (12.3%)、台湾4,062億円 (6.3%)、香港2,493億円 (3.9%) の順となっており、2007年で中国シェアが韓国を抜いてトップとなっている。

これに対し、全国 (輸出総額：83兆9,314億円) ではアジアが40兆4,001億円 (48.1%)、北米が18兆1,347億円 (21.6%)、EUが12兆3,979億円 (14.8%) となっており、アジアの占める割合は九州が11.9ポイント高い。

対韓国シェアを見ると、九州は17.1%、全国は7.6%であり、九州のシェアが高いことが特徴である。

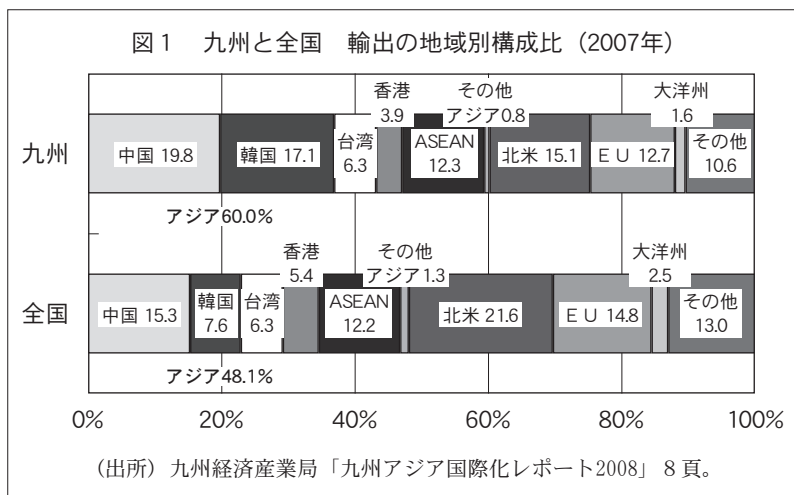
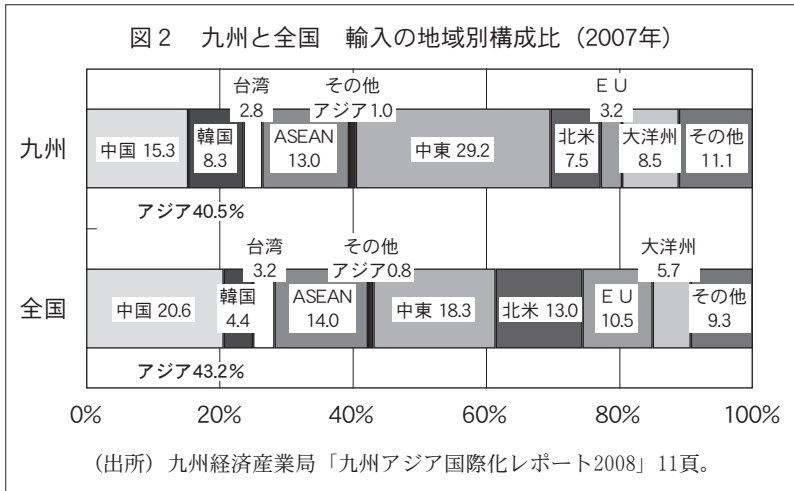


図2は、九州と全国の輸入の地域別構成比を見たものである。

九州の輸入総額は、6兆4,156億円（全国比8.8%）である。九州の輸入元毎の内訳とその構成比を見ると、地域ではアジアが2兆5,967億円（40.5%）と最大のシェアを占め、次いで中東が1兆8,743億円（29.2%）、大洋州が5,448億円（8.5%）となっており、この3地域で九州の輸入額全体の約8割を占めている。アジアでは中国9,823億円（15.3%）、A A S E A Nが8,337億円（13.0%）、韓国5,333億円（8.3%）の順となっている。

これに対し、全国（輸入総額：73兆1,359億円）ではアジアが31兆5,639億円（43.2%）、中東が13兆4,140億円（18.3%）、北米が9兆5,304億円（13.0%）となっており、アジアの占める割合は全国が2.7ポイント高くなっている。

対韓国シェアを見ると、九州は8.3%、全国は4.4%であり、輸出と同様、九州のシェアが高い。



### (3) 九州と韓国の貿易動向

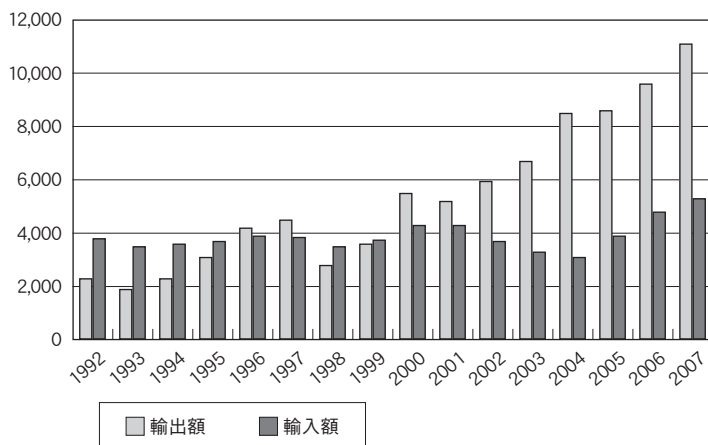
図3は、九州の対韓国貿易額の推移を示している。

2007年の九州と韓国の貿易額は、九州からの輸出が11,035億円（前年比15.1%増）で2002年以降6年連続して過去最高となっている。輸入は5,333億円（前年比10.0%増）と2005年以降3年連続で前年を上回り、貿易額は16,368億円、貿易収支は5,702億円（前年比20.2%増）の輸出超過となっている。

また、日本と韓国との貿易額に占める九州の割合は、輸出が17.3%、輸入が16.6%と高いシェアを維持している。

図3 九州の対韓国貿易額の推移

輸出入額(億円)

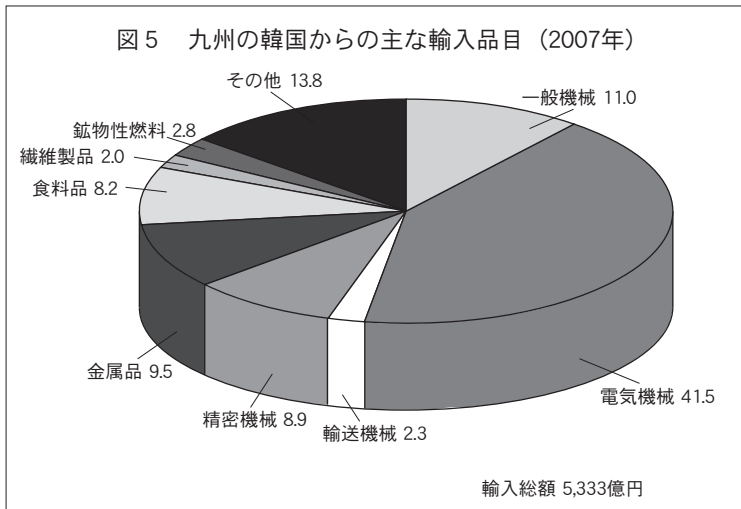
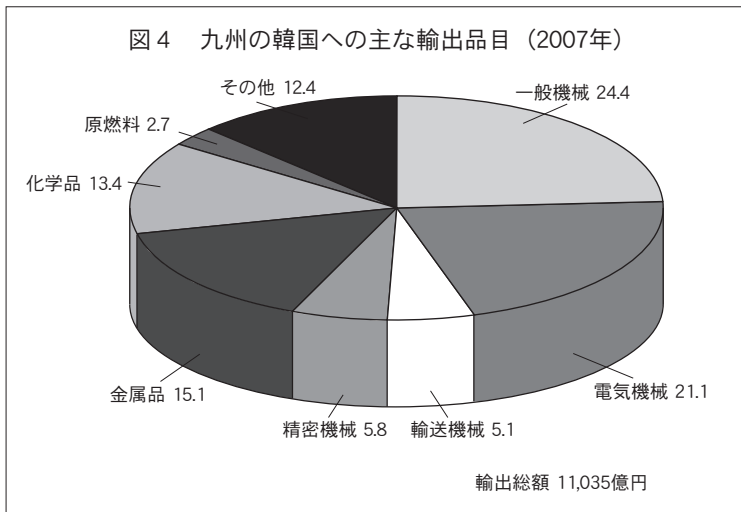


	輸出額	輸入額	輸出全国比	輸入全国比
1992	2,218	3,777	9.8	25.8
1993	1,985	3,546	9.3	27.3
1994	2,193	3,613	8.8	26.2
1995	3,050	3,741	10.4	23.1
1996	4,038	3,851	12.6	22.2
1997	4,310	3,821	13.7	21.7
1998	2,886	3,576	14.4	22.7
1999	3,641	3,788	14.0	20.8
2000	5,474	4,215	16.5	19.1
2001	5,213	4,214	17.0	20.2
2002	5,965	3,724	16.7	19.2
2003	6,730	3,300	16.7	15.9
2004	8,355	3,112	17.5	13.1
2005	8,420	3,830	16.4	14.2
2006	9,589	4,847	16.4	15.2
2007	11,035	5,333	17.3	16.6

単位：億円、%

(出所) 九州経済産業局「九州アジア国際化レポート2008」57頁。

図4は九州の韓国への主な輸出品目、図5は輸入品目について見たものである。



(出所) 九州経済産業局「九州アジア国際化レポート2008」57頁。

九州から韓国への輸出品目は、一般機械、電気機械を中心とした機械機器が全体の56%を占める。特に電気機械、輸送機械、金属品などは前年比30%以上の伸びを示している。

一方、韓国からの輸入品目も電気機械、一般機械を中心とした機械機器で全体の63%を占めているが、特に集積回路の急増により電気機械が前年比99%と大きく伸びている。

前述したように九州はアジアと緊密な連携の中で貿易活動が行われていることがわかる。九州とアジアの間では、部品の調達に始まり、生産（工場）、流通（卸売・小売）を通じて企業の戦略にあわせたロジスティクスが構築されている。このロジスティクスを支えるのが外貿コンテナや国際フェリー輸送及び航空輸送である。特に、外貿コンテナ輸送は、1960年代以降、瞬く間に世界海運市場を制覇したことは周知の通りである。近年、世界の港湾は、コンテナ貨物を取り扱うコンテナターミナルと大規模な背後地をセット開発し、コンテナターミナルは民間が運営するなど企業のロジスティクスを支える動きが顕著である。

以下では、北九州港、博多港、下関港と韓国との物流現状や戦略を整理する。

### 3. 北部九州港湾と韓国との物流現状

#### (1) 北九州港

##### ① 貨物取扱実績

2008年1年間に取り扱われた総貨物は1億937万トンであり、対前年比95.6%である。内訳は、輸出657万トン、輸入2,458万トン、移出3,875万トン、移入3,946万トンである。コンテナ貨物は53万1,728TEU（対前年比107.7）で、そのうち国際コンテナは46万2,824TEU（同109.6）となっている。国際コンテナは、太刀浦地区6バース、ひびき地区4バースの計10バースで取り扱っている。

2009年10月1日現在、北九州港に寄港しているコンテナ航路数は月間173便



であり、内訳は韓国64便、中国56便、東南アジア32便、香港が12便、台湾が8便、ロシアが1便である。

北九州港と韓国との取扱量について見ると、合計は2,714,766トン（北九州港輸出入全体の8.7%）で、第4位である。輸出は1,319,051トン（同20.1%）で中国に次ぐ相手国であり、輸入は、1,395,715トン（同5.7%）で第5位である。韓国港湾の中でも最も取扱量が多い釜山港との流動を見ると、合計が1,690,630トン、内訳は、輸出743,905トン、輸入946,725トンである。主な品目を列举すると、輸出は「自動車部品」（122,653トン）、「化学薬品」（107,708トン）、「ゴム製品」（86,544トン）、輸入は「自動車部品」（123,233トン）、「動植物性製造飼肥料」（112,293トン）、「化学薬品」（77,934トン）となっている。輸出入合計では「自動車部品」、「化学薬品」、「動植物性製造飼肥料」、「ゴム製品」が多くなっている。また、韓国との国際コンテナ貨物は、合計117,078TEU（北九州港全体の25.3%）で中国に次いで第2位である。内訳を見ると、輸出が66,069TEU（第2位、同27.0%）、輸入が51,009TEU（第2位、23.4%）となっている。このうち、釜山港との流動量は107,993TEUであり、韓国との流動の92.2%となっている。

## ② 港湾戦略

北九州港では、この10年間で陸海空の物流拠点整備は整ってきたと言える。今後は、それぞれの物流拠点をリンクさせ、今後増加が期待されるアジア物流との連携を図っていくことが重要である。以下には、北九州港の主な港湾戦略を紹介する。この中で、環黄海圏の連携強化に向けた取り組みが注目される。

### 1) 物流拠点都市構想

北九州市では、「北九州市物流拠点都市づくり基本方針」（1999年8月策定）を策定している。物流拠点都市の具現化に向けた取り組みの方向性は、「アジアの技術フロンティアの形成」、「グローバルネットワークの形成」の2点である。具体的には、前者では「技術力・人材の蓄積を生かしたアジアの国際分業

を担う産業の創出」、「環境関連産業の育成」、「F A Z 施設を生かした輸出入ビジネスの振興」、後者では「国際トランシップ型港湾としての機能の強化」、「国内フィーダー網の形成」、「国内・国際複合一貫輸送拠点の形成」を目指している。ハード面では、海上輸送としてひびきコンテナターミナル（2005年4月開港）、鉄道輸送として北九州貨物ターミナル駅（2002年3月開業）、陸上輸送として東九州自動車道（北九州 J C T ～ 苅田北九州空港 I C 間、2006年2月開業）、新若戸道路（平成24年度開通予定）、航空輸送として新北九州空港（2006年3月開港）などが新たに整備されている。

また、2006年4月、「新北九州市物流拠点都市づくり基本方針」を策定している。そのなかでは、「アジアにひらかれた産業技術拠点の形成」と「世界と国内をつなぐネットワークの形成」を目指すとしている。2010年の目標値として企業誘致件数50件、北九州港貨物取扱量1億1,100万トン、航空貨物取扱量10万トンなど数値で示す努力目標が示されている。

## 2）国際物流特区

小泉元首相が進めた構造改革のなかで、2002年、構造改革特区が創設された。構造改革特区とは、経済・教育・農業・社会福祉などの分野において地方自治体や民間事業者等の自発的な立案によって、地域を限定して、地域の特性に応じて規制を撤廃・緩和し、特色のあるまちづくりや民間事業者のビジネスチャンス拡大を進める制度である。2002年7月、構造改革特区第1次提案募集に249主体、426件が提案され、2003年4月、北九州市は第1号として認定された。

北九州市は、「国際物流特区」として、「安価な電力の供給事業」、「通関、検疫体制強化による貿易促進事業」、「研究開発支援事業」の3分野7項目の規制緩和が認められている。物流分野では、「臨時開庁手数料の軽減」、「税関の執務時間外における通関体制の整備」があげられ、通関体制の24時間化、時間外手数料の半額、さらに、安価な電力による冷蔵倉庫の誘致など港湾の国際競争力の強化が図られている。

### 3) 環黄海圏の連携強化に向けた取り組み

北九州市では、国際物流拠点としての位置づけを高めるために、いくつかの取り組みを行っている。主なものは以下の通りである。

- ・1985年5月、中国・大連港と友好港を締結し、大連港～北九州港を結ぶ定期コンテナ航路を開設、港湾利用に関して北九州港では岸壁使用料・ガントリークレーンの使用料を20%減免、大連港では荷役作業を含む岸壁の優先利用を行っている。
- ・2004年11月、中国・天津と都市間協定を締結し、2005年11月「ロジスティクス・パートナー港協定」を結んでいる。さらに、2005年12月、中国の煙台、青島両市と「ロジスティクス・パートナー港協定」を締結した。
- ・2004年11月、韓国・仁川広域市と「港湾・空港物流及び旅客輸送活性化のための交流協定」を締結している。2006年7月、北九州市港湾空港局は、仁川港湾公社と業務交流協定を締結し、航路誘致、集荷・創荷活動での相互協力や両港間のインセンティブ創出を通じて、地域版F T Aの構築を目指すとしている。また、2007年11月、北九州港と仁川港における民間港湾振興団体間で「友好交流協定」を締結している。
- ・北九州市は、日中韓10都市東アジア経済交流推進機構を2004年11月に創設し、地域版「東アジアF T A」の創設などを検討している。このなかで、2007年11月、ロジスティクス部会が開催され、各都市の港湾局長や港湾協会代表者、物流関連企業代表などと交流を行っている。

### 4) 多様な物流モード

北九州市には、外国へコンテナを輸送する定期国際コンテナ航路や国内港間を輸送するコンテナ船、R O R O船、フェリー航路（関東・関西）など国内外の海上輸送が充実している。さらに、新北九州空港や北九州貨物ターミナル駅の整備によって、陸・海・空の物流拠点を形成し、市内全域に多様な物流モードが構築されている。

## 5) 北九州市モーダルシフト推進補助制度

地球温暖化等の環境問題解決に向けて、運輸・物流部門でのCO<sub>2</sub>削減策を推進するとともに、シー・アンド・レールやフェリー輸送など、北九州港が持つ環境に優しい輸送モードの利用を普及・拡大し、北九州港の利用促進を図るものである。具体的には、20フィートコンテナの場合、1個当たり1,500円を補助している。

## (2) 博多港

### ① 貨物取扱実績

博多港には、2009年4月、アイランドシティコンテナターミナルで連続2バースが完成、香椎パークポートと合わせてコンテナバースの4バース体制が本格稼動している。

2009年10月1日現在、博多港に寄港しているコンテナ航路数は月間178便であり、そのうち韓国航路が76便、中国航路が60便、東南アジア航路が32便、その他10便は欧米・中近東航路である。

2008年の取扱量は2,913万トンであり、輸出562万トン、輸入937万トン、移出319万トン、移入1,094万トンである。韓国との流動は、輸出が31万トン（全体の5.5%）、輸入は97万トン（同10.3%）である。一方、国際コンテナ貨物は博多港全体で約76万TEUとなっている。

韓国とは、物流のみではなく、人の動きも盛んであり、カメララインや高速船ビートルが就航し、2008年の釜山航路利用者数は全体で約79万2千人となっている。

### ② 港湾戦略

博多港は、北部九州の中心都市であり、アジアとの連携を色濃く出している。その中で、アジア物流と関係した以下のような施策が港湾戦略となっている。

### 1) マルチ・クロス・ポート

博多港を結節点に上海、釜山等との国際海上貨物を運ぶ高速RORO船輸送と国内の多様な輸送モード(高速RORO船、鉄道、航空機、陸上トラック)との連携による国際複合一貫輸送ネットワークを活用した「博多港・クロス・サービス」を実施している。この特色あるサービスをさらに充実・強化し、博多港を拠点とした「高速・定時性」、「小口・多頻度」、「低コスト」、「高付加価値」な国際複合一貫物流により、日本各地と東アジア、世界を結ぶサービスの構築を目指している。

### 2) 博多どんたくサービス

上海港や青島港で小口貨物を集約し、博多港に輸送するシステムである。この逆もありうる。これまで、国際コンテナ輸送の仕組みや料金がわかりづらいこともあり荷主の利用が進んでいなかった。そこで、博多港ふ頭㈱と船社、港湾運送事業者が連携し、わかりやすい単位での小口輸送サービスを2007年から開始している。

### 3) 超広域経済圏の形成

2008年3月、韓国の許南植釜山市長、吉田宏福岡市長が会談し、両市を中心とした九州と韓国東南部による「超広域経済圏」構想が提案された。具体的な内容はこれからであるが、共同で行う協力事業として、「航空シャトル便就航」、「国際会議共同開催」、「共同の観光クーポン」、「自動車部品産業の協力」などがあげられている。直接港湾政策に対する議論はないが、今後、経済圏での活動が活発化していけば物流量の拡大にもつながると考える。

### 4) 長期構想に見る博多港の物流戦略

博多港では、博多港長期構想物流専門委員会(2008年11月17日)の中で、博多港の物流戦略について以下のように提言している。

a) 東アジアをターゲットとした航路網の充実

東アジアには、製造業を中心に多くの日本企業が進出し、競争力の高い生産・販売体制を構築しつつあり、九州とアジアの双方向の貿易を増加させている。このため、博多港は、中国、韓国、台湾の主要都市との航路網を充実させ、東アジア域内の物流を拡大することによって拠点性を高め、基幹航路や大陸横断鉄道を通じて、世界市場へと深くつなげていく。

b) 独自性の高い輸送の実現

大量生産の在庫型生産から、ジャストインタイム（必要なものを、必要なときに、必要なだけ）と呼ばれる生産方式へ転換が進むのに連動し、物流においても少量・多頻度・定時性等といったニーズが高まっている。欧州地域では、域内の国境障壁がすでに取り払われており、車両の相互乗り入れも原則自由となっていることから、海上輸送においてRORO船・フェリーが普及している。このため、様々なニーズへの対応とスピードが求められる中、博多港が持つ独自の輸送モードこそが博多港発展の大きなツールと捉え、これを活かして、まずは博多港の認知度を高め、集荷に努めていく。

c) 付加価値の高い貨物の集荷

九州は、自動車生産拠点、半導体産業など付加価値の高い製品が生み出されている。また、食料供給基地である九州は、アジア諸国の所得向上や貿易自由化の拡大を受けて、東アジアへの食の輸出拠点として期待されている。近年は太陽電池産業も規模が拡大している。このため、博多港は、付加価値の高い貨物を取り扱う港として独自性を発揮し、九州はもとより関東・関西地域とアジアをつなぐ経済活動に貢献していく。

d) 環境先進港づくり

地球温暖化問題への対応は、1997年の京都議定書において、日本は二酸化炭素を始めとする温室効果ガスの排出について2008年から2012年までの間に基準年（1990年）比6%の削減を行うことが定められた。その後、洞爺湖サミットでは2050年までに世界全体の排出量の少なくとも50%削減を達成する目標を打

ち出している。特に、我が国の二酸化炭素排出量の2割を占める運輸部門の担うべき役割は大きく、モーダルシフトなど環境に配慮した物流体系の構築が求められており、温室効果ガスの排出量が少ない輸送手段として海運や鉄道が注目を浴びている。

博多港では、荷役施設を環境配慮型に転換するとともに、港湾エリアにおける円滑な交通ネットワークの形成、港湾運営の効率化等により、博多港における二酸化炭素の排出量の削減に、目標を持って取り組むとしている。

### (3) 下関港

#### ① 貨物輸送実績

下関港の国際物流サービスの主役は、週11便体制で提供している韓国・釜山、中国・青島、蘇州太倉との間の3つの国際フェリー・RORO船である。年中無休の即日通関を柱とする迅速な検査体制とともに、定時運航や高速運航といった荷主のニーズに応え、地域によっては航空機で輸送するよりリードタイムを短縮できるケースもある。

東アジアの工業化に伴い、アパレル製品や生鮮食料品が中心だった貨物にも変化が現れてきた。下関港では、先端家電や自動車関連の部材など、よりコスト負担力の高い貨物へも対応を進めている。

また、小口貨物では、フェリー航路の集荷代理店である日本通運下関海運支店がいわゆる6フィート(2トン)コンテナの取り扱いを他港に先駆けて開始した。加えて2008年秋から、ロールボックス(カゴ車)を用いた小口サービスを釜山航路、青島航路でスタートするなど、さらにきめ細かな需要への対応も進めている。

2008年の貨物量は、755万トンであり、内訳は輸出124万トン、輸入131万トン、移出217万トン、移入282万トンである。一方コンテナ貨物は全体で73,621TEUであり、39,388TEU(全体の53.5%)が韓国との流動である。主な品目は、輸出が「産業機械」、「測量・光学・医療用機械」であり、輸入は輸出

品目に加え、「製造食品」、「水産物」、「野菜・果物」、「家具装備品」が輸送されている。コンテナ貨物の9割はフェリーで運ばれている。

特に、韓国からの「きゅうり」は下関港が98.7%と圧倒的なシェアを誇っている。全国の国際空港を含めても成田空港の36.2%、関西空港の16.1%に続いて下関港は14.2%と堂々の第3位にランクされている。

## ② 韓国・アジア特化戦略

下関港における日韓輸送の歴史は古く、1905年、関釜連絡船の就航に始まる。1910年、日韓併合で国内路線となり、その後、日本、朝鮮半島、さらには満州、ヨーロッパと繋がる重要な路線となった。太平洋戦争で状況は一変し、1965年の日韓国交正常化の後、1969年6月、関光汽船、日本郵船、商船三井の出資により関釜フェリーが設立され、1970年6月から運航開始、1983年には釜関フェリーとの共同運航によりディリーサービスとなっている。

下関港の最大の強みは東アジアに最も近接しているところにあり、地理的な優位性を活かしながら、韓国や中国とのネットワークを作っている。また、国内輸送においては、日本の本州を貫く高速道路や鉄道ルートの結節点にも位置するため、関東や関西といった遠く離れた背後地まで迅速な貨物の輸送が可能となっている。

下関港では、韓国・中国を中心とするアジア戦略の中で、フェリーの定時性に加え、年中無休の通関体制など、港の総合力を合わせて「海よりも早く、空よりも安く」をテーマとした国際物流拠点づくりを進めている。

## ③ 長州出島の開発

1995年から整備を進めてきた人工島「長州出島」が、2009年4月から一部供用開始した。既存の港湾施設よりも背後用地が広く、船舶航行上の制約も少なくなるため、今後は、下関港でのより柔軟な海上物流サービスの実現が期待されている。現在までに、上屋やCFS、薰蒸庫などの施設と水深12m、延長



240mの岸壁を含めた8.2haが完成している。今後は、コンテナ貨物を中心に扱う多目的国際物流拠点として、さらにコストとスピード、利便性を追求していくほか、「長州出島」での新たな物流サービスの誘致も進めていくとしている。

#### 4. おわりに

玄海経済圏の地域連携においては、自動車部品、半導体、農産品、環境・リサイクルなど共通する産業をベースに産業クラスターを構築することが重要である。このような流れが出来ると重要なのが物流のシームレス化、ジャスト・イン・タイム化ということになる。この点については、「新国土形成計画」（平成20年7月策定）においても「東アジアにおけるハード・ソフト面で継ぎ目のない円滑な人、物、情報等の移動や流通の環境が形成されるとともに、世界との架け橋（アジア・ゲートウェイ）となる各種の基盤の強化が進むことが我が国にとっても東アジアの全体にとっても重要な課題となる」と指摘している。今後、日本とアジアの架け橋として玄界圏地域が新たな経済軸となることは間違いないし、物流においても制約がなくなることが望まれる。

最後に、両地域における今後の課題を検討する。物流上の課題としては、①シャーシやトラックの相互乗り入れ自由化、②オンシャーシ通関の実施、③パレットの標準化（T11型への統一）などがあげられる。また、背後圏の産業や地域連携の観点からは、①韓国東南部の企業と九州北部企業とのコーディネーター機能の強化（人的ネットワークも含めて）、②港湾や空港の背後地に相互の国の企業を誘致、③観光も含めた、ヒト・モノ・情報の交流拠点、知の拠点の形成、などについて検討する必要がある。

#### 参考文献

- 1) 九州経済産業局（2008）『九州アジア国際化レポート2008』
- 2) 北九州市物流対策本部（1999）『北九州市物流拠点都市づくり基本方針』
- 3) 北九州市物流対策本部（2006）『新北九州市物流拠点都市づくり基本方針』
- 4) 北九州港公式ホームページ <http://www.kitaqport.or.jp/>（2009年10月4日アクセス）
- 5) 博多港公式ホームページ <http://www.port-of-hakata.or.jp/>（2009年10月4日アクセス）
- 6) 「福岡・釜山経済圏拡充へ」西日本新聞2008年3月6日、3月8日、3月9日参照
- 7) 博多港長期構想物流専門委員会（2008）「博多港の物流戦略（提言案）」
- 8) 日本海事新聞2009年2月2日、10月23日「下関港」に関する記事
- 9) 下関港公式ホームページ <http://www.shimonoseki-port.com>（2009年10月4日アクセス）
- 10) 編集部（2009）「スピードに特化する下関港、活況呈する週11便の国際フェリー」『Container Age』507,23-31頁
- 11) 国土交通省編（2008）『国土形成計画』