

‘ち’(地・智・地産)の利を活かした九州成長戦略*

ー九州・東北の経済的比較と産業・物流の統合などの革新的サービスによるー

国際東アジア研究センター客員研究員 藤原 利久

1. はじめに

筆者は従来から、東アジアに近い地の利を活かした物流による九州・山口の成長戦略を調査研究してきた。九州は東アジアに最も近く、東京や大阪経済圏と中国最大の上海経済圏の中間の好立地にある。もっと地の利を活かして、東アジアと Win-Win の成長がなされて然るべきと考えてきた。

一方、東北は地勢的には東アジアに遠いが東京圏に近く、製造業や農林水産業が中心という産業構造は九州と似ている。また、経済や先進的製造業において優位性を発揮していること、その高い競争力に関心があった。そこで、九州と東北を貿易や産業などの面から比較することで、物流だけでなく原点から地方の成長戦略を考えてみた。

九州は発展する東アジアに近いという地の利があり、東アジアの成長を取り込める可能性が高いといわれる。なるほど、東アジアとの貿易額や釜山港とのフェリー・Ro-Ro 船（高速船）は九州の地の利を活かしている。しかし、東アジアとのコンテナ船の寄港回数や海運日数は、釜山港以外の全ての港湾に対して、両者ともに京浜・阪神港より劣位である。また、企業の海外進出率も全国シェアで5%と低く、必ずしも地の利を活かしているとはいえない。

東北の貿易額や産業別の出荷額などを九州と比較すると、九州は貿易額や鉄鋼等出荷額では東北より優位であるが、半導体・情報通信や農林水産業出荷額では東北が優位である。実は1人当たり県民所得は、九州が235万8,000円、東北が239万8,000千円と東北の方が多いためである（H22年）。九州の人口は東北の1.43倍であり、各産業の出荷額を人口1人当たりに換算すると、半数以上の産業の出荷額について、東北のほうが九州より優位となっている。

これは東北が東京経済圏に近いこともあるが、九州が東アジアとの「地の利」を十分に活かしていないことによる。この状況を改善するには「地」に加え「智」と製品だけでなく人材も含めた「地産」の3つの「ち」の利を活かし、東アジア貿易に関する優位性を徹底的に活用しながら、高付加価値産業を育成するという、協調と競争による独自の活性化策が必要と思われる。後述するような「ち」の利を活かした各方面の事例や高速船による革新的シームレス物流（Seamless Logistics）^(註1)による上海～九州西～九州東～関西への九州横断シームレス物流構想の可能性も検討する必要がある。なお、SLは今後スマート・ロジスティクス^(註2)(Smart Logistics)に発展すると思われる。これらは産業と物流を融合し、革新的なサービスと産業を興す（Yamamoto and Fujiwara, 2013, 藤原・谷村, 2012）。

九州には、自動車等の高付加価値産業や下関港等に代表される革新的物流、観光、姉妹都市

*本稿は2013年6月に開催された日本関税協会長崎支部総会での講演内容（藤原, 2013a）をベースに修正・加筆したものである。

およびブランドなど新たな「ちの利」の優位基盤が多いがまだ十分に活かされていない。「ちの利」により、差別化を行い、官民・労使が地域一体になって「協調と競争」により合理的な独自ブランドやサービス・製品を自ら創りあげることが求められている。そこには、民活、リーダーシップおよび思い切った規制緩和などの新しい「ちの利」によるサービスの革新が求められる。

2. 九州と東北の特長比較

2.1 県民所得、貿易額、産業別出荷額（H22年ベース）

この節では九州と東北の総合的経済的比較を行い、九州の成長に何が問題かの一端を述べる。人口は、九州が1,323万人（全国シェア10.2%）、東北が923万人（同7.2%）であり、九州は東北の1.43倍である。GDPは九州42.6兆円（同8.8%）に対し東北31.3兆円（同6.5%）、貿易額合計は九州10.1兆円（同7.9%）、東北2.0兆円（同1.2%）となり九州が優位である。

しかし、人口1人当たりのGDPを不変とし、東北の人口が九州と等しくなったと仮定する（換算するため6.5%を1.43倍すると、東北の全国シェアは9.3%となり、九州の8.8%より優位になる（図1）。一方で、貿易額は九州が7倍弱もの大差をつけて優っており、九州が東アジアとの地の利を活かしているが、言い換えれば、貿易額の大幅な優位がGDPの優位に繋がっていないといえる。

1人当たりの所得が豊かさの基本だと一般的にいわれているが、1人当たりの県民所得を比較すると九州は235万8,000円（全国比84.5%）、東北239万8,000円（同85.9%）であり、東北のほうが若干優位なのである（図2）。

製造業、農業、漁業および商業の出荷額の全国シェアを比較すると、各業種とも九州が優位であるが、人口補正をすると商業が同等である以外は全て東北が優位となる（図3）。ただ、全国シェアの構成は良く似ている。

各製造業種別出荷額の全国シェア比較においては、明確な差がある（図4）。1人当たり換算した産業別出荷額シェアで見ると、九州が優位なのは飲料・たばこ・飼料等、汎用機械器具、鉄鋼および輸送機械である。東北が優位なのは電子・デバイス、非鉄、金属、繊維、パルプ・紙、

図1 九州と東北の人口・GDP・貿易額の全国シェア比較
（単位：%）

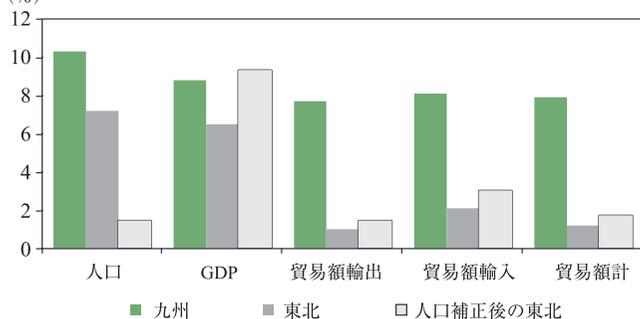
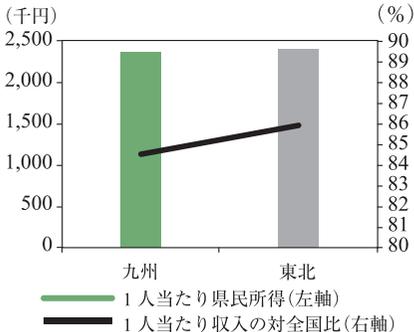


図2 九州と東北の1人当たりの年収比較
（単位：千円、%）



（出所）九州産業局（2012）、東北産業局（2012）および藤原（2013a）より筆者作成（図1～4、同じ）

図3 製造業・農業・漁業・商業出荷額の全国シェア（単位：%）

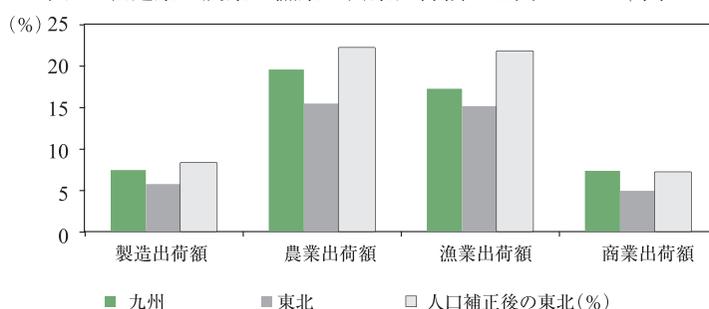
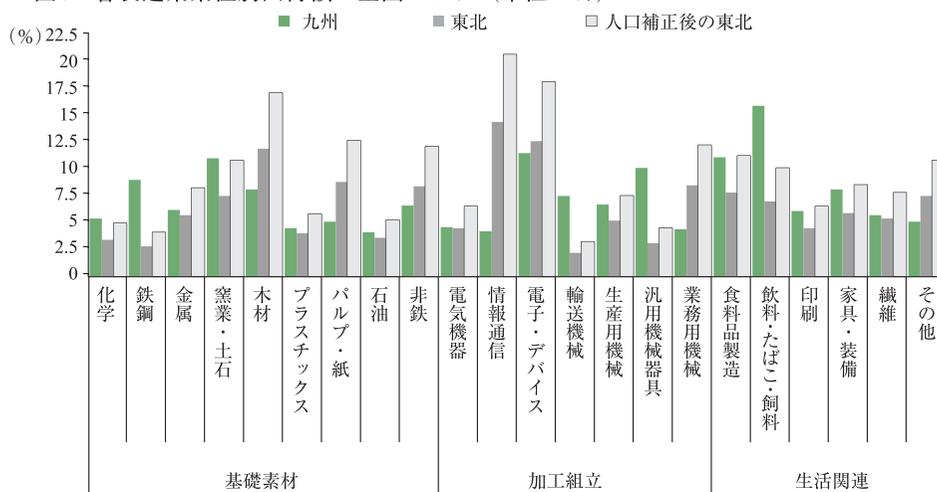


図4 各製造業業種別出荷額の全国シェア（単位：%）

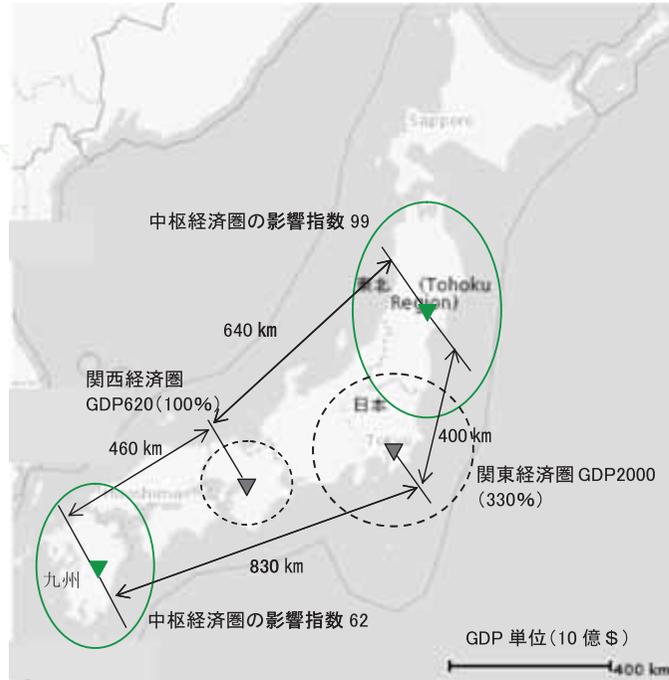


電気機器，プラスチック，業務用機械，情報通信およびその他である。ほぼ同等なのが食料品製造，窯業・土石，家具・装備，生産用機械，化学，石油，印刷である。九州優位が4産業，東北優位が11産業，同等が6産業である。東北優位な産業に，半導体や情報通信のような高付加価値産業が多い。東日本大震災でサプライチェーンがストップしたのはこのような製品であった。それだけ高付加価値の独自製品が多いということである。筆者のヒアリングでも，数社の中小企業が協調し東北大の支援を得ながら高度な独自製品の開発を行っているグループが多く存在し，外部に打って出ている。産学官の協働も形式的なものではなく，実践的な協力が行われている。九州の企業はまだ内向きである。例えば，九州は本社や本社工場数の全国シェアが12%であるにも関わらず，企業の海外進出のシェアは5%でしかない^(注3)。

また，九州の自動車産業が発展^(注4)し部品輸入が非常に増えているが，地元企業の自動車部品の輸出増は小さく，競争力のある部品の開発が喫緊の課題である。自動車部品の輸出力強化をしないと九州のGDPの拡大も期待できない。第3の自動車産業地域といわれる東北の中小企業にとって代わられる危機感もある。中小企業が自ら取り組む能力（自前力）とそれを支援する官学との真の協働が欠かせない。

ただ，これは東北が東京経済圏（GDPが大阪の330%）までの距離がおおよそ400kmであるの

図5 九州東北と中枢都市経済圏GDP および距離



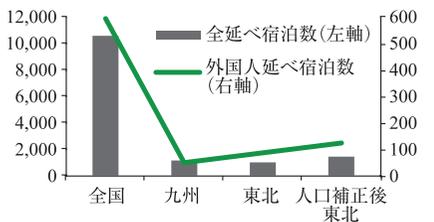
(出所) Florida et al. (2009) より作成

に対し、九州は東京との距離は830kmである（図5）ことの影響も大きい。東京圏・大阪圏（中枢経済圏）のGDPとそれぞれの経済圏までの距離を考慮した中枢経済圏影響指数^(注5)で評価すると、東北は99に対し九州は62であり東北が約1.6倍有利である。九州はその不利を東アジアとの地理的優位性によりかなり挽回しているが、独自の「ち」の利によって東アジアや東北といい意味で競争と協調を行い、勝ち残りを賭けて優位性を勝ち取る必要がある。

2.2 観光、地域ブランド、姉妹都市数

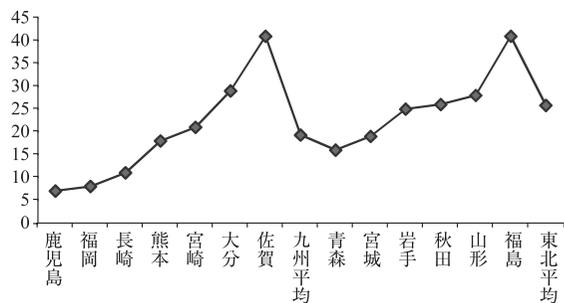
具体的に観光、地域ブランド、海外との姉妹都市数（海外交流の指標）の比較を行う。

図6 都道府県別延べ全宿泊者数および外国人のべ宿泊者数（単位：万人）



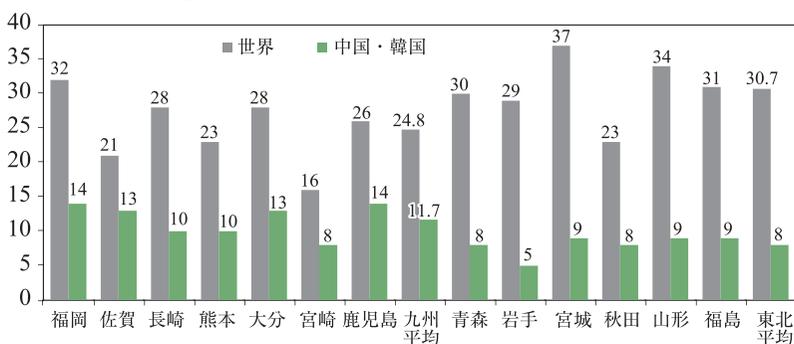
(出所) 国土交通省観光庁（2013）より作成

図7 地域ブランド力都道府県ランキング2013



(出所) 日経新聞2013年5月6日記事より作成

図8 九州と東北の自治体の世界および中国・韓国との姉妹都市数比較



(出所)自治体国際化協会ウェブサイトより作成

(1) 観光の事例

観光産業は地域に非常に大きな経済的効果をもたらし、知名度に関係する地域の指標である。平成24年10月～12月の延べ宿泊者数を見ると、全国1億598万人（100%）、九州1,159万人（10.9%）、東北1,003万人（9.5%）であり、外国人延べ宿泊者数では全国595万人（100%）、九州49.1万人（8.3%）、東北86.3万人（14.5%）である。九州は全宿泊数で優位であるが、外国人宿泊数では東北が優位である。人口補正をすると両者ともに東北が優位となる（図6）。

これは（2）項で述べるように、九州に魅力やブランドがないということではなく、地域一体が必死になった「ちの利」の追求が不十分であるためでないだろうか。例えば、ハウステンボスの場合、様々な智恵と実行力により1年で黒字とした澤田社長の力が大きいですが、このような民力の活用も非常に重要である。更に、ハウステンボスは教育・環境・医療へ拡大^(注6)やHIS航空定期チャーター便との連携^(注7)などの戦略を展開しようとしている。地元はこれを歓迎し、観光・産業・地産地消などの提案も行い、積極的に協働すべきである。

(2) 地域ブランド力都道府県ランキングの比較

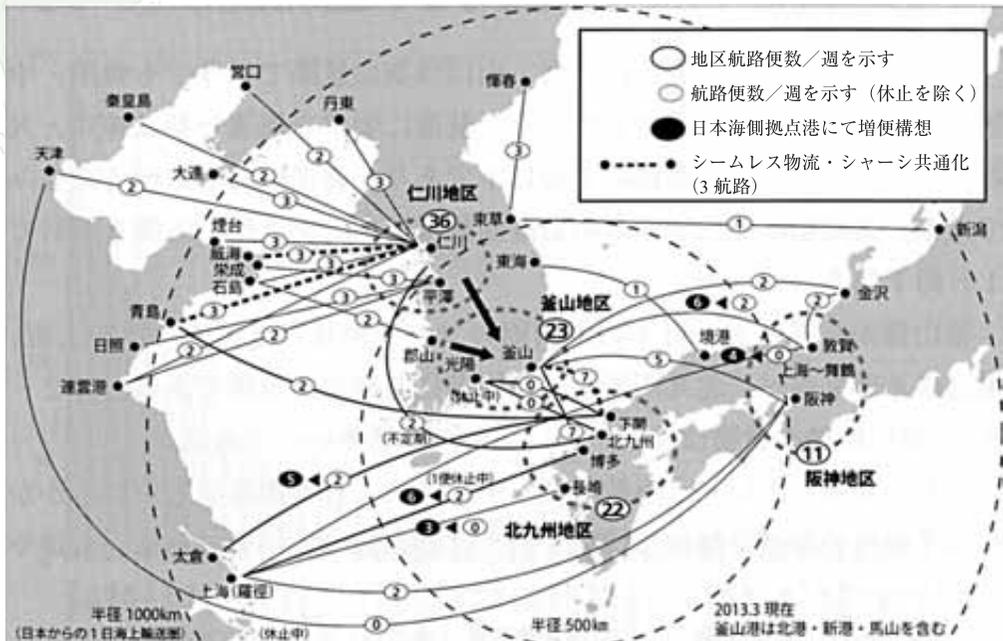
日経リサーチが2～3年毎に約2万人弱にネット調査をして、独自の指標により地域ブランドに関する都道府県ランキングを付けている（図7）。2013年調査では九州平均のランキングは19.3位、東北は25.8位であり九州は東北より相当優位である。熊本県は「くまもん」により23位（2006）から18位（2013）に上げている。このブランド力をもっと活用する必要があるのではないか。

(3) 海外姉妹都市の世界と中国・韓国との提携数の比較

海外・国内間の相互交流の深さは、いい意味での「競争と協調並びに相互成長」に欠かすことができない。その1つの指標として海外との自治体との姉妹都市数をみる。九州と東北との世界および東アジアの代表的な中国・韓国との姉妹都市数について調査した（図8）。

平均海外姉妹都市数は、九州では世界24.8都市、中国・韓国11.7都市である。東北はそれぞれ30.7都市、8都市である。世界の数は九州を大きく上回っている。さすがに中国・韓国は九州が上回っているが、人口1人当たりの指標にすると中国・韓国でも $8 \times 1.43 = 11.4$ とほぼ九州に匹敵する。内向きの九州と外向きの東北という特徴が現れているのではないかと。

図9 高速船(フェリー・Ro-Ro 船)



(出所) 藤原, 江本(2013)

3. 九州の物流

九州の物流は本当に地の利を活かしているのだろうか。3.1節の事例で検証し、3.2節で九州の物流の特徴や課題を述べ、前節で述べた課題とも関連しながら、次節で述べる物流サービスの革新について考える足がかりとしたい。

3.1 九州は東アジアとの地の利を活かしているか

(1) 高速船(フェリー・Ro-Ro 船)の航路・便数

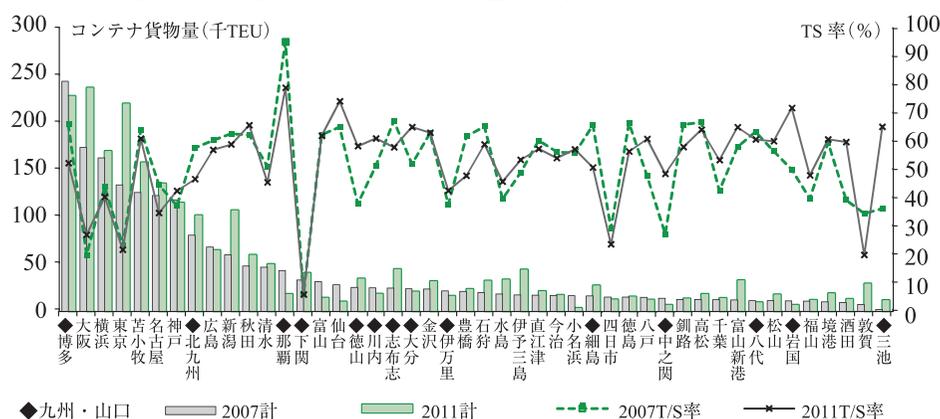
九州・山口の高速船は航路数・便数において日本の50～80%を占める強みをもつ。東アジアの高速船の便数では仁川地域が36便、九州・山口地域が26便、釜山地域が22便を占める。すなわち九州は東アジアとの地の利を活かしており、シームレス物流に繋がる条件は整っている。最近では北陸の敦賀・金沢港が、企業立地や建機輸出などに高速船を活用しはじめた(図9)。

(2) 海運日数や寄港回数の関東・関西の中枢港との比較

対釜山港では、高速船による便数が多いこともあり、九州・山口は平均海運日数が輸出入ともに1.1日であり2.1～3.5日の中枢港よりも優位である。寄港回数においても九州・山口は3港計で輸出入平均約7.2回/日であり、中枢港の阪神・京浜は約4.2回と比べ地の利を活かしている。

しかし対上海港でみると、九州・山口が平均海運日数輸出約5.2日・輸入2.5日、寄港回数が約2.8回/日・輸入1.2回/日であるのに対し、中枢港は阪神輸出同約7.5回/日・輸入6.1回/日、京浜輸出同約9.5回/日・輸入6.7回/日と、九州・山口の港湾は大幅に劣位にある。

図 10 釜山港と日本の港湾とのコンテナ貨物量比較(単位：千TEU, %)



(出所)釜山港湾公社のデータより作成

しかも、輸出入で大きな差がある。

釜山港以外の港は全て九州が劣位であり、全く地の利を活かしていない。これはトータル貨物量が少なく多港寄港するために便数が少なくなり海運日数・寄港回数が劣位になるのである。地方港は全てこのハンディキャップを有している（藤原，田村，谷村，2012，p. 4）。

(3) 釜山港と日本の港湾とのコンテナ貨物量比較（2007と11年）（約1万TEU以上の港湾）

2007年における対釜山港のコンテナ貨物量は、九州・山口の港湾（13港）合計で53万8,600TEU、北陸（5港）合計15万3,700TEU、東北（5港）合計11万8,700TEU（中枢港5港合計では71万5,300TEU）である。九州・山口の港湾の対釜山港コンテナ貨物量は中枢港について多く、かつ博多港は全国第1位、北九州港は第8位である。これはトランシップ（TS）貨物も含め地の利を活かしている（図10）。なお、博多・北九州・下関港のコンテナ貨物量は中国・韓国・香港・台湾の港が輸出入共約90%である。

物流において、九州・山口はほとんどのコンテナ貨物量を東アジア4カ国地域の港湾から輸出入しているにも関わらず、まだまだ十分に地の利を活かしていない。しかし、200kmの釜山港とは高速船やTS貨物など大いに地の利を活かしている。これは次項で述べるシームレス物流に繋がるサービスの革新となる。

3.2 九州の物流の特長（コンテナ貨物）

代表的なコンテナ貨物量（TEU）についていえば、下関港を含めた九州（13港）は全国シェア（主要63港^(注8)を100%）が8.9%（2010年）であり、その大半の83%が博多・北九州・下関港で占める。残り10港の全国シェアは0.6%しかなく、その内、志布志・伊万里で60%を占める。コンテナTEU当たりの重量が全国平均実コンテナ18.6tであるのに対し、10港の平均は同11.4tと少ない。また、九州10港の貨物量は全国シェアが0.6%であり、東北6港の1.3%に対し貨物量が少ない上に、コンテナのTEU当たりの重量も低く、積載効率も悪い（表1）。

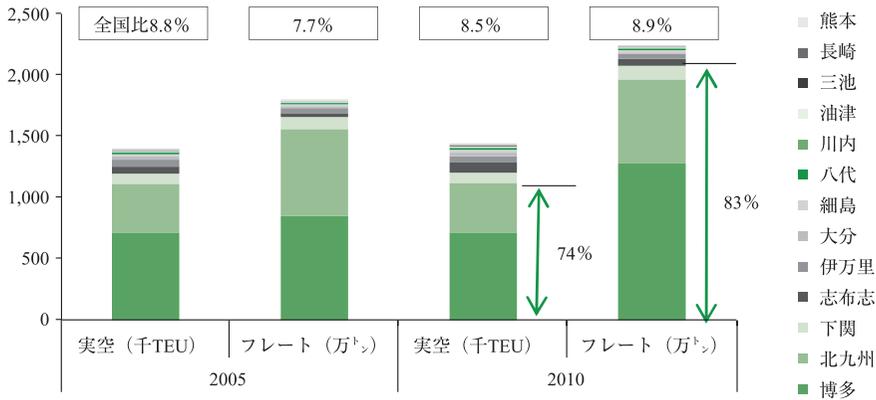
一方、東北の対象は6港であるが、博多・北九州のように多くの貨物量を扱う港湾はない。しかし、TEU当たりの重量は実コンテナ19.7tと、地方港でありながら全国並みの重量を示し、

表1 コンテナ貨物量の全国・九州・東北の比較

	全国：63港	九州：13港	九州：10港	東北：6港
TEU 当たりの重量：実コンテナ平均(t / TEU)	18.6	21.0	11.4	19.7
コンテナ貨物量(t)の全国シェア(%)	100	8.9	0.6	1.3

(注)九州13港は下関港含む、九州10港は博多・北九州・下関を除く

図11 九州の港湾別コンテナ貨物量



(出所)港湾近代化促進協議会ウェブサイトより筆者作成(表1, 図11)

効率的な貨物輸送を行っている(表1)。

なお、九州の貨物量の83%を占める博多・北九州・下関港の海外相手港はアジア4ヵ国地域のシェアが約90%もあり、他の九州10港も釜山港がほとんどであり、残りは中国港湾が少しあるだけである。非常に効率の悪い物流であるといえる(図11)。

4. 「ち」(地・智・地産)の利を活かすサービスの革新

九州は貿易や高速船や観光・ブランドなど「地産の利」を有しているが、それらを十分に活かしていない。九州は、東北と比較すると1人当たり県民所得は劣位にあり、情報通信や自動車部品など地元競争力を引き起す「智の利」、海外進出や海外との交流などの「外向き指向の努力」が不足している。ここに「ち」の利を活かしたサービスの革新の事例を示す。

4.1 「ち」の利を活かすサービスの革新へ：地方の活性化戦略の基本

サービスの革新のためには、まず、①差別化(独自性):ブランド・品質・デザイン・サービス、②協調と競争の絶妙な均衡(集積とコスト競争力)が必須であり、次に③常識外れの戦略が必要である。よって、よそ者・若者・異端児を受け入れ、既存の枠組みを外れた「新しい智」により、地道に困難に自ら立ち向かう自前開発(技術・サービス・仕組み)を行い、協調と競争を通じて合理的な事業を創造することが重要である。

4.2 九州自動車メーカーと下関港の「智」と「勝ち残り」戦略(荷主と港の知力)

九州の自動車メーカーは、数年間も自ら地道な調査・研究・努力を重ね、両政府や物流企業

の協力も得て、シームレスに向けての様々なバリア（藤原，2010，2013a）を不退転の取り組みで克服し、「ち」の利」を活かした完全シームレス物流による勝ち残り戦略を実現させた。ミルクラン、積替なし、梱包不要、待ちなし、直送、社内物流費ミニマム（土地・倉庫・人件費）、輸送衝撃大幅削減、更に産廃処理不要までも取り込んでいる。物流をエンジニアリングし（工学的分析）、コスト・リードタイムの大幅削減と最適サプライ・チェーン・マネジメントを完成した。調達・生産情報システムも共通化し、調達期間は40日を6日に、在庫日数は25日を3日へと国内同様の水準にまで短縮することで、6日前発注4日間納入を実現した。（図12，13）

トータル・ロジスティクス・コスト（TLC）^(注9)も30～40%削減する革新的物流を2012年10月に始動した。自動車部品の輸入の場合、完全シームレス物流はコンテナ船に比し37%のコスト削減（筆者試算）となった（図14）。これは自動車メーカーの実績と大きな差がない。

この実現には、下関港などの40年の歴史による地道な高速船物流の努力がある。関東・関西～九州・下関～釜山～中国間のシームレス物流を支えた「智慧」がある。下関港が官民・労使一体となった強固な縦横の連携を構築したからである。下関港はコンテナ貨物の高速船比率が85%に達し、高速船物流の最先進地域であるヨーロッパの最大81%も凌駕する。

4.3 マーケティング（ポートセールス）、民活の重要性

実績のある港湾は官民・労使一体のマーケティング（セールス）を行っている。ベルギー・オランダなどは官民学による海外マーケティングを行い（日本には年2回）、「Flexible is Profitable」のもと、顧客のニーズに合わせて積極的に改善する。釜山港のBPA（Busan Port Authority）は、船社（貨物・クルーズ）・荷主・物流企業の各層ごとに週2回以上のマーケティングや年10回以上のトップセールスを行い、さらにターミナル企業までもセールスを行う。下関港は様々な障壁を官民・労使一体で対応し、関西・関東～海外までの顧客ニーズに応える一貫体制を整え、中国・韓国にも日本並みのポートセールスを年各1回行っている。

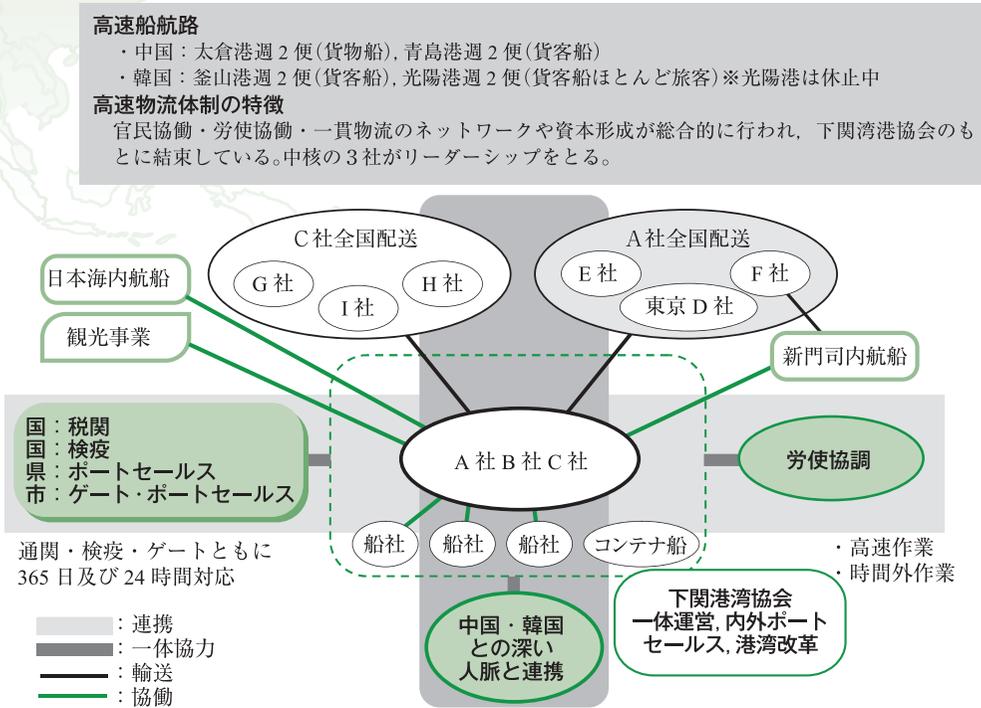
別の観点からも官民一体は重要である。長崎のハウステンボス（HT）の事例は述べた通りであるが、もっと協働すべきであり、HT側も待っていると思う。さらに金沢港は荷主のニーズを積極的に取り入れ港湾の隣に工場誘致をした。これによって最高のシームレスを提供し、最効率Ro-Ro輸送により企業・地元ともにその恩恵を享受している。

図12 釜山～九州・山口間完全シームレスの始動



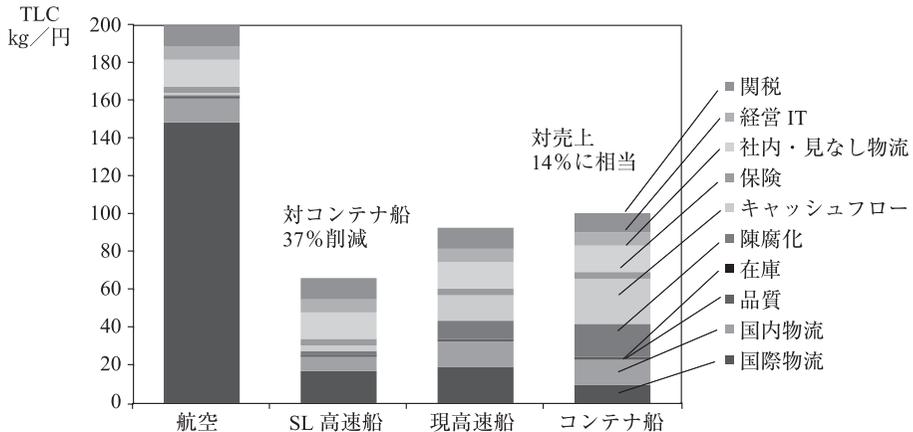
（出所）藤原，江本（2013）

図13 下関港の官民・労使協働による顧客満足



(出所) 藤原, 江本(2013)

図14 完全シームレス物流によるトータル・ロジスティクス・コスト(TLC)輸送別比較



(注)自動車部品の輸入、韓国釜山～九州の場合
 (出所) 藤原(2013a)および藤原, 江本(2013)

5. 東アジア～九州西・東TS～関西・関東輸送構想

図14の完全シームレス物流による東アジアに一番近い上海から関西までの物流を考える。九州の西(川内)と東(志布志)を横断し関西(鈴鹿)までを完全シームレスで輸送する物流事例の場合である。既存の志布志・阪神間の週1便のフェリーを活用するのである(図15)。

大胆にTLCを試算し、A:コンテナ船で直行するケース、B:上海からコンテナ船で川内ま

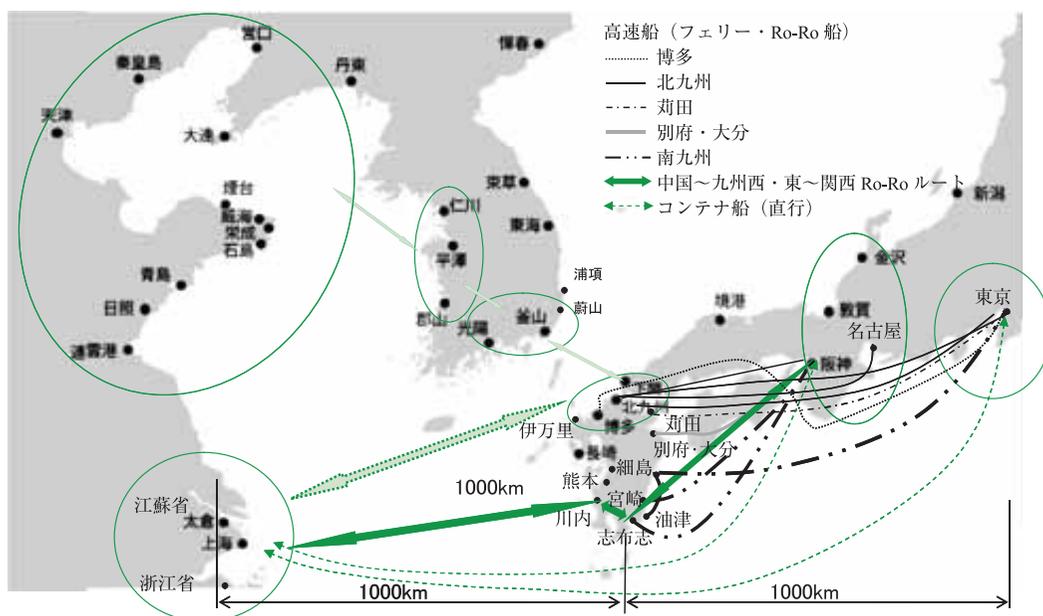
で運び、志布志まで鉄道、志布志から大阪経由で鈴鹿まで運ぶケース、C：ケースBとほぼ同じだが、川内から志布志までトラック輸送を行うケース、D：ケースCとほぼ同じだが、上海から高速船を利用しシームレス輸送を行ったケースの4ケースの比較を行った（図16）。完全シームレスによる高速船物流（ケースD）がコンテナ船直行（ケースA：図15の点線ルート）よりもTLCで20%優位なのである。リードタイムも18.3日が4.55日に短縮される。

もちろん、この実現には独自の努力（競争力）とともに地域協調や交流による貨物量の集約や中国・関西などとの協働も欠かせない。様々な厚い壁のバリアも克服し、3つの「ち」と競争と協調が必要であるが、EUでは実現している。中国と九州・関西との間の輸出入の地産や多くの貨物も扱える。かつ、単なるフェリーだけでなく一貫物流を自ら共同実施することで従来の数倍、売上と利益を上げる可能性を知るべきであり、そうすることで初めてWin - Winの成長が可能となる。

6. おわりに

九州は東アジアとの近接性という地の利により、貿易額・高速船やブランドなどで優位であるが、高付加価値産業や交流において総合的にはかなり東北に対し劣位にある。その結果1人当たり県民所得は東北より低い。これを克服するためには、「地の利」を徹底的に活用し、独自性を開拓する「智の利」や地元人材を含めた「地産の利」を加えた3つの「ち」の利を強化するしかない。地域が必死に「ち」の利を強化し、不退転の取り組みで様々なバリアを克服し、「協調と競争」による東北や東アジアに負けない独自の革新的サービスや製品を創造する以外にない。そのキーワードは、マーケティング・グローバル・リーダーシップ・独自

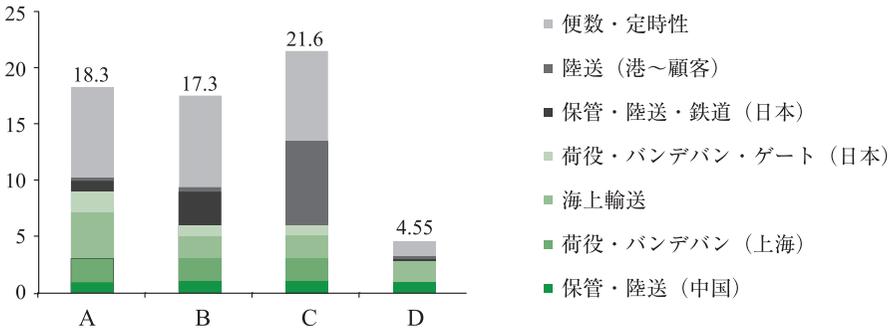
図15 シームレス物流による東アジア～九州西・東TS～関西輸送構想ルート



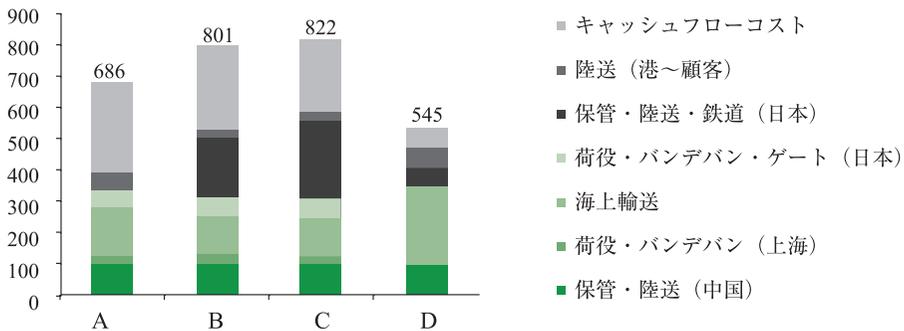
(出所)藤原(2013a)を筆者修正

図16 東アジア～九州西・東TS～関西輸送構想ルート別TLC比較

・リードタイム比



・コスト比



(注1) 製品価格 700 円/kg, 16 t / TEU, 金利 1% (0.0027%/日), キャッシュフロー 2 年回収 (0.137%/日)

(注2) A: 上海コンテナ船～大阪港～鈴鹿, B: 上海コンテナ船～川内港～鉄道～志布志港～大阪港～鈴鹿, C: 上海コンテナ船～川内港～トラック～志布志港～高速船～大阪港～鈴鹿, D: 上海 SL 高速船～川内港～トラック～志布志港～高速船～大阪港～鈴鹿

(出所) 藤原(2013a)を筆者修正

性・民活・官民政労使協調である。これによって初めて、相互に製品の補完やシステム共通化など、地元・東アジア・関西関東との「協調と競争」の革新的サービスが構築される。

何よりも九州独自の「ち」の利により自動車部品など高付加価値品や物流において東アジアに優位性を勝ち取らねばならない。地域が必死になって、自ら「ち」力を磨き、内向きから外向きへ強固な体質に変え、産官学がそれを支える協働をしなければならない。

「ち」の利による高付加価値品などの独自性と、「地の利」を徹底的に活用した極めて革新的なシームレス物流との統合による九州独自の革新的な物流サービスと製品こそが、相互成長を九州にもたらすのである。

注

(注1) 空間・時間・制度・情報などのバリアを克服し、積み替えなし・梱包なし・待ちなし・在庫なし・直送など継ぎ目ないサプライ・チェーン・マネジメント(SCM)物流をいう。完全シームレス物流が求められ、現実には自動車・電機などの大手メーカーはデマンド・チェーン・マネジメント(DCM)も行っている。

(注2) 最効率な需要サイドの物流システムをいうが DCM と SCM を統合物流という。これには完全シームレス物流が重要である。

- (注3) 九州経済調査協会の調査結果である。
- (注4) 完成車製造台数は2012年で全国の17%。北部九州自動車150万台先進生産拠点推進会議による。
- (注5) Florida et al. (2009)によれば、都市圏GDP(10億米ドル)は東京・横浜・川崎が1997.5(330%)、大阪・京都・神戸が617.9(100%)である。筆者は単純に中枢経済圏GDPと地方との距離による重みを中枢経済圏影響指数とし、東北 = $(330\% \div 400\text{km} + 100\% \div 640\text{km}) \times 100 = 99$ 、九州 = $(330\% \div 830\text{km} + 100\% \div 460\text{km}) \times 100 = 62$ とした。99 ÷ 62 = 1.6倍となる。中枢経済圏の円の面積はGDPの330%と100%に合わせてある。
- (注6) 日経新聞2013年6月21日、日経新聞2013年6月25日。
- (注7) 日経新聞2013年8月21日。
- (注8) 港湾近代化促進協議会ウェブサイト統計資料による。
- (注9) TLCとは陳腐化率(時間により陳腐化し製品価値の低下率)、キャッシュフローや社内物流・製品内に含まれる物流費も考慮した海外国内一貫物流費を含んだ全物流費を試算したものである(藤原, 2013b)。

参考文献

- 九州経済産業局(2012)「九州経済の現状」
- 国土交通省観光庁(2013)「宿泊旅行統計調査報告(平成24年10～12月)」
- 東北経済産業局(2012)「東北経済のポイント」
- 藤原利久(2010)「新しい陸海空総合物流経営と物流バリアの現状－ヒアリング調査による実情把握－」『東アジアの視点』21(3), pp. 13～22
- 藤原利久, 谷村秀彦(2012)「シームレスなSCMの発展により新段階を迎える物流と産業の融合」『The 1st International Seosan-Daesan Port Forum』韓国港湾経済学会2012, pp. 78
- 藤原利久, 田村一軌, 谷村秀彦, (2012)「シームレスなサプライ・チェーン・マネジメントの発展で『物流と産業の融合』を切り開く九州の役割」『東アジアの視点』23(4), pp. 1～14
- 藤原利久(2013a)「ち(地と智)の利を活かしたスマート・ロジスティクスサービスの革新による九州成長戦略」日本関税協会長崎支部総会講演(2013年6月11日)
- 藤原利久(2013b)「東アジアにおける高速船(フェリー・Ro-Ro船)によるシームレス物流」『港湾経済研究』51, pp. 77～78
- 藤原利久, 江本伸哉(2013)『シームレス物流で切り開く東アジア新時代～九州・山口の成長戦略～』西日本新聞社出版部
- Florida, Richard, Charlotta Mellander, and Tim Gulden (2009), "Global Metropolis: The Role of Cities and Metropolitan Areas in the Global Economy," Working Paper Series: Martin Prosperity Research, 2009-MPIWP-002
- Yamamoto, Yutaka and Toshihisa Fujiwara (2013), "Seamless Logistics by Ferry and Ro-Ro shipping in Northeast Asia for the New Logistics Era" ICASL2013, *The 6th International Conference of Asian Shipping and Logistics, Sustainability in Shipping and logistics*, pp. 375-389, at Kobe University