令和３年１０月２８日
経済港湾委員会資料
産　業　経　済　局

# 物流拠点構想（方向性）の策定について

## １ 構想策定の経緯

近年、Ｅ コマース市場の急拡大による輸送需要の増加やドライバー不足問題等物流業界を取り巻く環境が大きく変化している。本州と九州の結節点に位置する本市は、交通の要衝であり、陸・海・空の交通網が充実しており、物流拠点としてのポテンシャルを有している。

そこで、更なる物流拠点化を目指し、本市の物流拠点としてのプレゼンスを向上させるため、今年度より「物流拠点構想」の策定に着手した。

この度、庁内に設置した「物流拠点構想策定委員会」において、方向性を取りまとめたため、報告を行うもの。

## ２ 構想策定の経過

○　令和３年５月～令和３年１０月　物流拠点構想策定委員会の開催（計４回）
○　令和３年６月１５日　　経済港湾委員会　報告

## ３ 関係者へのヒアリング（令和３年１０月末時点）

○　物流関係事業者等（総合物流事業者、陸送・海運・航空事業者、荷主企業、開発事業者等）
　　８１社
○　官公庁　　４機関
○　有識者　　３名

## ４ 構想の構成　※別添資料参照

- 物流を取り巻く現状と課題
- 本市の現状
- 有識者の意見や物流事業者のニーズ
- 上記を踏まえた課題
- 取組の方向性
  - 物流の効率化・生産性の向上
  - 強靭で持続可能なグリーン物流ネットワークの構築
  - 物流基盤の強化による効率的な物流の実現
  - 物流の高度化・次世代物流の実現
  - 物流基盤を活かした成長産業の誘致
- 施策、実施計画（案）
- 物流リーディングプロジェクト 資料2

資料１

- 物流活性化プロジェクト 資料3

## ５ 今後のスケジュール（予定）

○　令和３年１２月　　経済港湾委員会　本編報告
○　令和３年１２月～令和４年１月　パブリックコメント
○　構想と併せて、当面５年程度の期間における個別の施策・事業等を定める実施計画もとりまとめる予定

# 物流拠点構想　骨子(1/3)

資料１

## 物流を取り巻く現状

○ 国際貨物取扱量
- 港湾国際貨物取扱量（コンテナ）は、長期的に増加傾向
- 全国的な航空貨物取扱量は概ね横ばいの状況
- 北九州空港 2020 年度過去最高の貨物取扱量（国内＋国際）
  過去最高の国際貨物取扱量（全国第６位）

○ 国内貨物輸送量
- 国内貨物輸送量は、長期的に減少傾向、近年は横ばい
- 輸送機関別分担率は、トラックがトンベース 91.6%
  トンキロベースで 51.3%を占める

○ 物流市場の変化
- EC 市場は、2018 年には、全体で 18 兆円規模、物販系分野で 9.3 兆円まで拡大し、今後も成長が見込まれる
- EC 市場の拡大に伴い、宅配便の取扱い件数も増加

○ 国の動向
- 総合物流施策大綱（物流 DX の推進等）（国交省）の策定
  ① 物流 DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化
  ② 労働力不足対策と物流構造改革の推進
  ③ 強靭で持続可能な物流ネットワークの構築

○ 環境への配慮
- 2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略が公表
- 物流産業は、今後の成長が期待される分野

○ 労働環境
- トラックドライバーの有効求人倍率約「2」、全職種平均「１」に比べ高水準
- 高齢化が顕著、退職者の補充が懸念され、2028 年には約 28 万人不足と予測されている
- 荷待ち時間（平均 1 時間 45 分）、荷役時間（2 時間 40 分以上）が長時間労働の一因

○ 働き方改革
- トラックドライバーは、2024 年から時間外労働の上限規制が適用開始されるため、配送距離、配送拠点の見直しが必要

○ SDGｓへの対応
- SDGｓの観点（目標：経済成長と雇用、インフラ・産業化・イノベーション、持続可能な都市等）から物流は重要な産業

○ 持続可能性の確保
- 近年は、災害（風水害等）が激甚化・頻発化している
- 物流面での BCP の策定が必要であるが、運輸・倉庫業は 15.9%程度
- BCP の策定に伴い、拠点の見直しが高まる可能性がある

○ 物流施設
- 保管型の倉庫のみならず、施設の多機能化（集配送や流通加工等）が進む
- 物流施設の敷地面積規模では、大型化の傾向がみられる
- 物流施設の整備動向は、近年賃貸型の物流施設の割合が増加傾向
- 開発主体は、不動産業者によるものが増加傾向にあるなど多様化している

## 本市の現状

○ 九州の物流（自動車・鉄道・海運）
- 全体量は、九州発が九州着を上回る貨物量。発貨物量の多さは、主に海運による貨物量の差。
- 自動車・鉄道は着貨物量が上回る。

○ 福岡県の物流（自動車・鉄道・海運）
- 福岡県着が福岡県発を上回る。
- 九州７県からの発貨物に占める本市のシェアは、関東 32.4%、関西 20.0%
- 九州７県への着貨物に占める本市のシェアは、関東 18.8%、関西 20.2%

○ 本市のポテンシャル
- 地勢的優位性：九州と本州の結節点。東京と上海の中間に位置し、発展著しいアジアのマーケットに近い立地環境
- 道路：九州道と東九州道の結節点であり、高速道路網が充実
- 鉄道：北九州貨物ターミナル駅は、鹿児島本線と日豊本線の中継拠点で、
- 九州～本州間の全ての貨物列車が停車することから、九州最大の便数
- 空港：国際貨物定期便週４便（2021.11.5～）
  九州・西中国で唯一、24 時間利用が可能
- 港湾：【内航】フェリー航路 6 航路、RORO2 航路
  西日本最大級のフェリー基地（九州のモーダルシフト拠点）
  【外航】３７航路１５４便/月の国際定期コンテナ航路

## 課題

- 労働力不足
- 効率的な集荷・輸配送
- 脱炭素化
- 物流機能の強化

## ニーズ

○ 労働力不足
- 労働時間規制により、トラック輸送できる範囲は狭くなる
- 女性やシニアなど多様な人材が働き易い職場環境の整備が必要
- トラックの待機時間の解消

○ 効率化
- 関西・関東圏発の荷物に対して、北九州発の荷物が少なく、インバランス
- パレット化や共同配送デポなどの効率化が必要

○ 脱炭素化
- 新造船の就航が相次ぐ新門司はモーダルシフトの受け皿となる
- トラックの積載効率を向上させることで、トラックの使用台数を減らすことが必要

○ 物流機能の強化
- 北九州港、北九州空港の機能強化が必要
- 物流道路の着実な整備と適切な維持管理が必要
- 倉庫需要に対し、供給用地が不足している感がある。
- 産業の集積・高度化という市の特徴に合った物流施策が必要