北九州市物流拠点構想

令和4年3月

北九州市

はじめに

アジアに近く、本州と九州の結節点に位置するという地理的特性を有している北九州市は、古くから交通の要衝としての役割を果たしてきました。

明治 22（1889）年、門司港が国の特別輸出港に指定され、明治 24（1891）年には九州鉄道の起点として門司駅（現・門司港駅）が開業し、北九州市の陸海の物流拠点としての発展が始まりました。

本市のものづくりの歴史は、筑豊からの石炭と中国からの鉄鉱石の原料調達に優れた地理性、また地震等の災害が少ないことから、官営八幡製鐵所の立地が決定したことに始まりました。

以来、本市は 100 年以上にわたり、我が国の「ものづくり」を支える街として発展してきました。現在も、鉄鋼、化学、自動車、半導体関連の製造業をはじめ、環境、エネルギー関連企業など幅広い産業が集積しています。その「ものづくり」を支えてきたのが『物流』です。

物流は、市民生活や産業を支え、地方創生を推進する重要な社会インフラであり、人口減少や新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にあっても、本市産業の持続的な成長と安定的な市民生活を維持するため、その機能を十分に発揮させていく必要があります。

近年、E コマース市場の急拡大や人材不足に直面する物流業界においては、デジタル化やロボット化等による作業効率化に加え、BCP（事業継続計画）や脱炭素の観点から輸送手段の最適化（モーダルシフト）や物流拠点の再配置等の動きが加速しています。

本市は、道路（九州自動車道・東九州自動車道・北九州都市高速道路・都市計画道路等）、国際拠点港湾である北九州港、24 時間利用可能な北九州空港、鉄道（九州と本州を結ぶ全ての貨物列車が停車するターミナル駅）など、物流を支えるインフラが整っています。さらに、北九州空港の滑走路延長に向けた国の調査や多様な物流拠点を結びつける重要な道路である下関北九州道路の国の調査も進むなど、本市の物流拠点としてのポテンシャルが更に高まっています。

そこで、物流を本市の主要な産業としてさらに発展させるため、「物流拠点構想」を策定しました。

本市は、社会経済状況の変化に柔軟に対応し、また、多くの関係の皆様のご理解とご協力を賜りながら、本構想に掲げる施策を着実に進め、物流拠点としての国際競争力の強化と地域経済の活性化を図ってまいります。

令和4年3月

北九州市物流拠点構想　目次

はじめに

第１章　物流拠点構想の策定について　・・・　１ページ

１　物流拠点構想策定の経緯　・・・　１ページ

２　主要関連プロジェクトと物流拠点構想との関係性　・・・　２ページ

第２章　物流を取り巻く現状について　・・・　６ページ

１　全国的な物流を取り巻く現状　・・・　６ページ

２　本市の物流の現状　・・・１８ページ

３　本市のポテンシャル　・・・２５ページ

第３章　ヒアリング調査等の結果について　・・・２９ページ

１　ヒアリング調査の結果　・・・２９ページ

２　アンケート調査の結果　・・・３１ページ

第４章　本市物流の課題の整理と方向性について　・・・３５ページ

１　本市物流の課題の整理　・・・３５ページ

２　課題を解決するための施策の方向性　・・・３６ページ

第５章　物流拠点構想における施策について　・・・３８ページ

第６章　物流リーディングプロジェクトについて　・・・４８ページ

１　物流リーディングプロジェクトの５項目　・・・４８ページ

２　物流施設の集積用地の確保に向けた取組み　・・・５９ページ

３　物流リーディングプロジェクト図　・・・５９ページ

第７章　まとめ・本市の目指す姿について　・・・６２ページ

１　本市の目指す姿　・・・６２ページ

２　構想の推進により生じる効果　・・・６３ページ

第1章 物流拠点構想の策定について

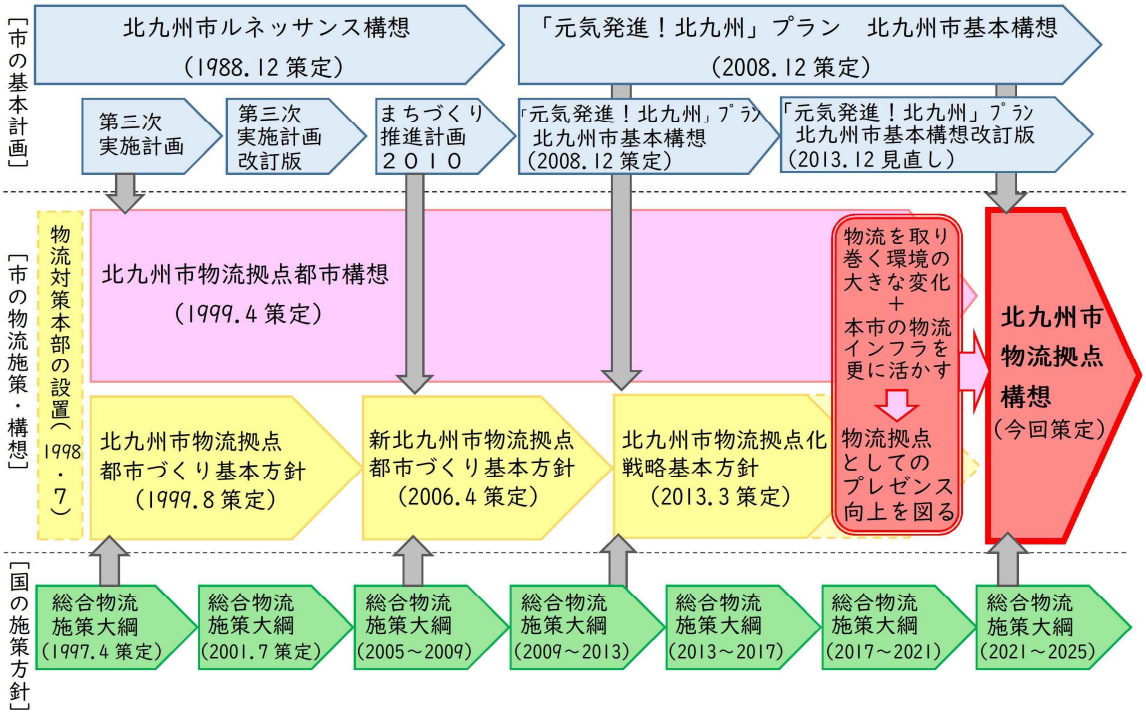
1 物流拠点構想策定の経緯

(1) これまでの本市における物流施策

本市は、アジア大陸に近く、さらに本州と九州の結節点に位置しており、交通の要衝として発展してきました。また、1901 年の官営八幡製鐵所操業開始以降、近代日本の工業化を支えるものづくりのまちとして発展してきました。

これらの本市の発展の過程における物流施策の重要性から、本市は 1998 年に北九州市物流対策本部を設置し、翌 1999 年に物流の基本戦略である「北九州市物流拠点都市構想」と、施策の方向性を示した「北九州市物流拠点都市づくり基本方針」を策定しました。その後、基本方針については 2006 年と 2013 年の 2 度にわたり見直しを行ってきました。

■本市のこれまでの物流施策・構想の体系



(2) 構想を新たに策定する経緯

上記のように、北九州市では「北九州市物流拠点都市構想」と、その基本方針に則り、これまでも物流施策を推進してきました。

一方で、近年、E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。また、脱炭素やSDGsなど、新たな時代の要請に対応する必要も生じています。

この様な変化に対応しつつ、陸海空の充実した交通網など本市が有する物流拠点としてのポテンシャルをさらに活かすため、新たに「北九州市物流拠点構想」を策定することとしました。

物流は企業活動には欠かせないものであり、市民生活を下支えする重要な産業です。そのような物流は、物流に携わる数多くの民間事業者の方々によって支えられています。

そのため、今回の構想の策定にあたっては、物流に携わる民間事業者の方々の声を反映すべく、ヒアリング調査を重点的に行いました。また、時代の変化に対応した構想とするため、学識経験者などにもアドバイスを求め、構想に反映できるよう努めました。

今回策定する構想に基づき施策を展開することで、本市のさらなる物流拠点化を目指します。

2 主要関連プロジェクトと物流拠点構想との関係性

本市における主要な計画、プロジェクト等について、概要を整理（抜粋）し、これらの取組と物流拠点構想との関わりについて整理します。

(1)「元気発進!北九州」プラン

○ 基本方針

- 産業づくり～元気で人が集まるまちをつくる

  大学や研究機関などの知的基盤の充実や産学連携による研究開発機能の強化、設計・デザインや情報通信などの知識サービス産業の振興、港湾や空港、道路をはじめとする交通・物流基盤の充実などにより、付加価値の高いモノづくり産業を実現し、国際競争力を強めます。あわせて、ものづくりを支える物流産業や新たな環境産業などにも力を入れます。

- 都市づくり～便利で快適なまちをつくる

  競争力のある産業づくりに向け、交通・物流ネットワークの強化を図るとともに、選択と集中により、必要性の高い都市基盤の整備にも取り組み、国際物流拠点の形成を目指します。

○ 基本計画

- 交通・物流ネットワークの強化

  港湾や空港、鉄道ターミナルなど、本市がこれまで整備してきた陸海空の多様な輸送モードと充実した高速道路網を十分活かすため、環状放射型自動車専用道路ネットワークや交通・物流拠点間を結ぶ幹線道路網の整備を推進していきます。

- 交通・物流基盤の整備

  本市における産業の競争力を強化し、市民の暮らしを支えるため、主要な幹線道路や国道3号黒崎バイパス、都市計画道路戸畑枝光線などすでに取り組んでいる交通・物流ネットワークの早期完成を図ります。また、将来にわたり必要と考えられる基盤整備を選択と集中により進め、国際物流拠点の形成を目指します。

  ① 港湾の機能強化

  ② 北九州空港の整備・充実

(2) 北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2期）

○ 基本目標

- Ⅰ 北九州市に魅力あるしごとをつくり、安心して働けるようにする

○ 基本的方向

アジアに近く九州の玄関口である地理的特性に加え、24 時間利用可能な北九州空港や東九州自動車道、黒崎バイパス等の物流ネットワークといった恵まれた社会資本を活用し、交流人口の増加や、物流の拠点化につながる施策を進めていきます。

- ロボット・自動車などリーディング産業の振興
  - 航空関連産業の拠点化
- 風力発電関連産業の総合拠点の形成
- 北九州空港の大規模な集貨・集客
  - 北九州空港の利用促進
  - 北九州空港のアクセス強化
  - 北九州空港の機能拡充
- さらなる物流拠点化の推進・北九州港の利用促進
  - 北九州港の利用促進

(3) 北九州市 SDGs未来都市計画

○ 3つの柱

- 経済「人と環境の調和により、新たな産業を拓く」

○ 基本的な考え方

- 地域経済における自律的好循環の形成

○ 具体的な取組

- 物流拠点都市としてのプレゼンス向上
  - 陸海空全ての輸送モードに対応できる優位性を活かし、モーダルシフトの推進等により、働き方改革や環境負荷低減などにもつながるニューノーマルの時代にふさわしい物流拠点都市としてのプレゼンスを高めます。

(4) 北九州市都市計画マスタープラン

○ 都市計画の目標と方針

- にぎわいと活力があるまちをつくる
  - 都市活力の再生に向けて、産業活動及び人、もの、情報の交流が活発な、“にぎわいと活力のあるまちづくり”を目指します。
  - 既存の工業や商業の振興を図るとともに、アジアの先端産業都市の実現を目指した、次世代産業の育成や特区などを活かした産業の立地及び振興を促進します。
  - 多くの人々、産業、情報などの国際的な交流を活発にするために、交流が集中する拠点地区の形成や、交通や情報のネットワークなどの交流機能の強化に向けたまちづくりを進めます。
- 環境にやさしいまちをつくる
  - まちづくり全般において、地域の身近な環境から地球環境まで、あらゆる面で環境に配慮していく、“環境にやさしいまちづくり”を目指します。
  - 豊富な都市基盤や公共施設、土地資源や産業集積などを活用し、効率的・効果的な都市整備を進めていきます。

(5)北九州市道路整備中長期戦略 ー魅力的で持続可能なみちづくりー

○ みちづくりの方向性

- コンセプト　魅力的で持続可能なみちづくり
  - ビジョン１ 都市の発展と持続を支えるみちづくり
  - ビジョン２ 安全・安心で住みよいまちを支えるみちづくり
  - ビジョン３ 魅力あふれるまちを支えるみちづくり

(6)北九州港長期構想

○ 理念

- 「ものづくりを支え、まちを元気にする」
- 「人と地球にやさしく、世界の環境首都を支える」

○ 将来像

- 「ものづくり産業を支える物流基盤としての港」
- 「災害に強く、いつも安全で、市民生活や企業活動を支える港」
- 「環境首都（環境モデル都市）にふさわしい港」
- 「多くの人が憩い・賑わう港」

(7)北九州空港将来ビジョン

○ 「福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」を考え方の基本とし、3つの将来像の実現を目指す。

- 将来像１ 九州・西中国の物流拠点空港【物流】
- 将来像２ 北部九州の活発な交流を支える空港【交流】
- 将来像３ 航空関連産業の拠点空港【産業】

(8)北九州市地球温暖化対策実行計画

○ 基本的な考え方

- 環境と経済の好循環による脱炭素化を軸に、都市や企業の価値・競争力を高め、快適で災害にも強く、誰もが暮らしやすい社会を実現します

○ 温室効果ガスの削減目標

- 本市における「2050年のゼロカーボンシティ」の表明を踏まえ、2050年の目指すべき姿（ゴール）として、市内の温室効果ガス排出の実質ゼロを目指し、2030年度の削減目標（ターゲット）として、2013 年度比 47%以上削減することを掲げています。

○ 脱炭素社会の実現に向けた5つの方向性

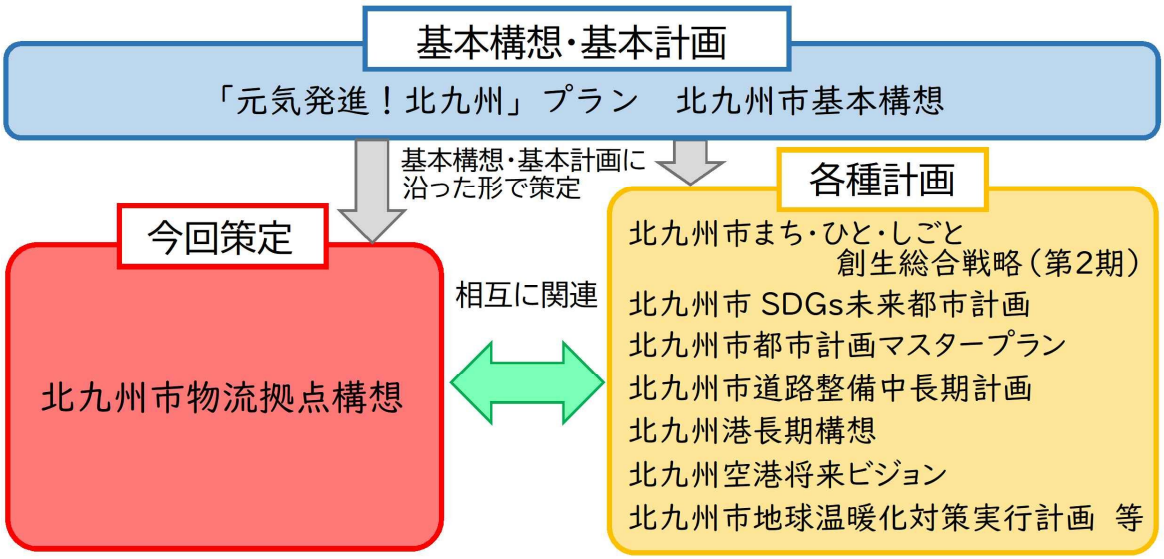
- 次の5つの方向性で2050年の脱炭素社会の実現を目指します
  - Ⅰ エネルギーの脱炭素化
  - Ⅱ イノベーションの推進
  - Ⅲ ライフスタイルの変革
  - Ⅳ 気候変動に適応する強靭なまち
  - Ⅴ 国際貢献

(9) 主要な計画・プロジェクト等との関係性

このように、本市の基本構想・基本計画である「元気発進!北九州」プランをはじめとする各種計画等において、まちづくりの重要な観点として、物流振興の考え方が組み込まれています。

今回策定する「北九州市物流拠点構想」は、他の計画と関連しながら、本市の物流施策に関する基本的な考え方や、実施する施策を具体化する部門別計画の1つに位置付けられます。

■主要な計画・プロジェクト等との関係図



第２章　物流を取り巻く現状について

Ⅰ 全国的な物流を取り巻く現状

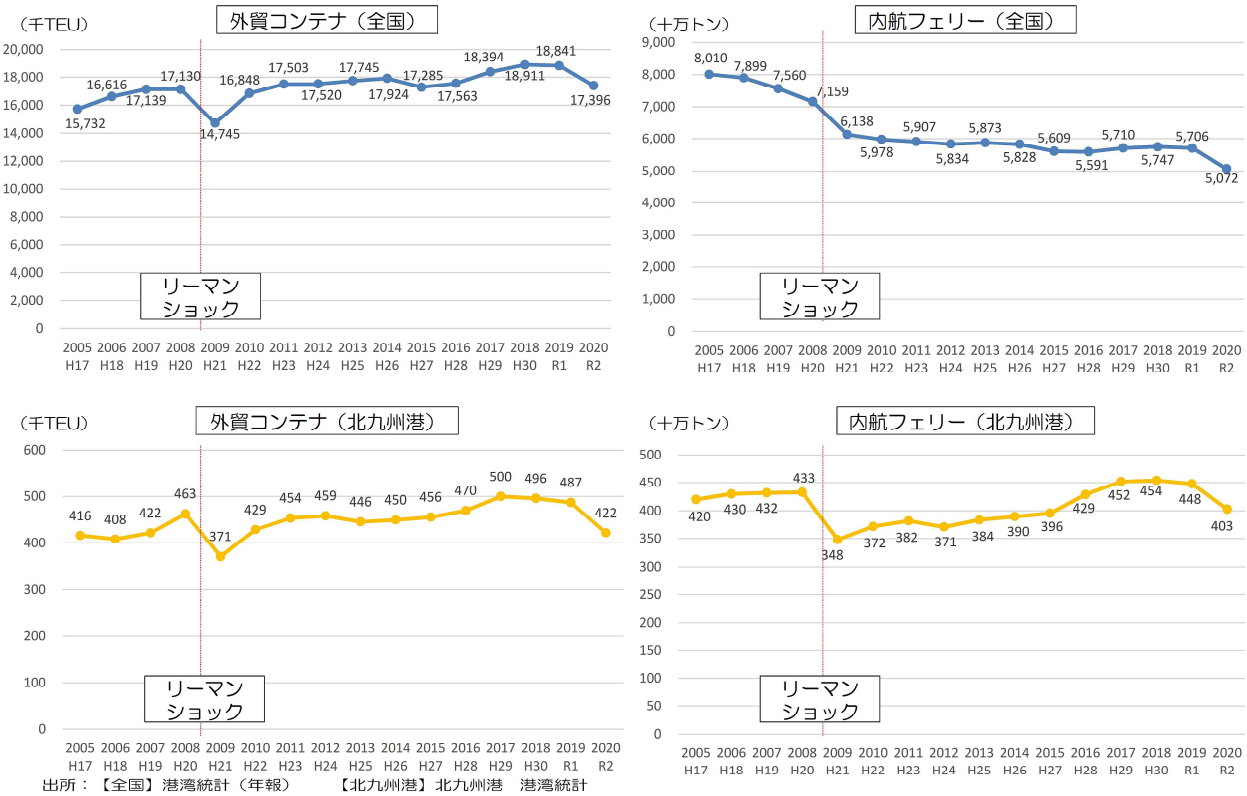
近年、E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。また、脱炭素やSDGsなど、新たな時代の要請に対応する必要も生じています。

構想の策定にあたっては、このような時代の変化に対応し、本市物流の活性化に資するものとするため、全国的な物流を取り巻く現状について、整理を行いました。

(1)港湾貨物取扱量(外貿コンテナ貨物量・内航フェリー貨物量の推移)

本市には東西にコンテナターミナルがあり、中国、韓国、台湾を中心にアジア各国の港と密に結びついています。また、新門司地区は関東、関西、四国と結ぶ西日本最大級のフェリー基地となっています。

全国及び本市の港湾貨物取扱量(外貿コンテナ貨物量、内航フェリー貨物量)は、以下のグラフのように推移しています。



出所：【全国】港湾統計（年報）　【北九州港】北九州港　港湾統計

- 外貿コンテナ貨物量は、全国、北九州港のいずれも長期的に増加傾向となっています。
- 北九州港で取り扱う内航フェリー貨物量も 2015 年より新門司地区に就航しているフェリーが大型化したことにより、長期的には増加傾向となっています。

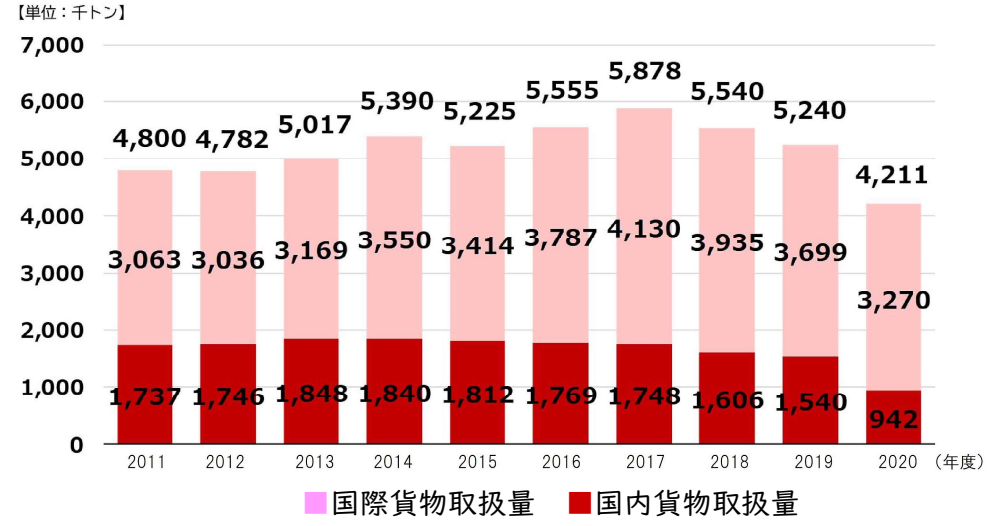
(2020 年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外貿コンテナ貨物量・内航フェリー貨物量ともに減少しています。)

（２）航空貨物取扱量（国際貨物取扱量及び国内貨物取扱量）

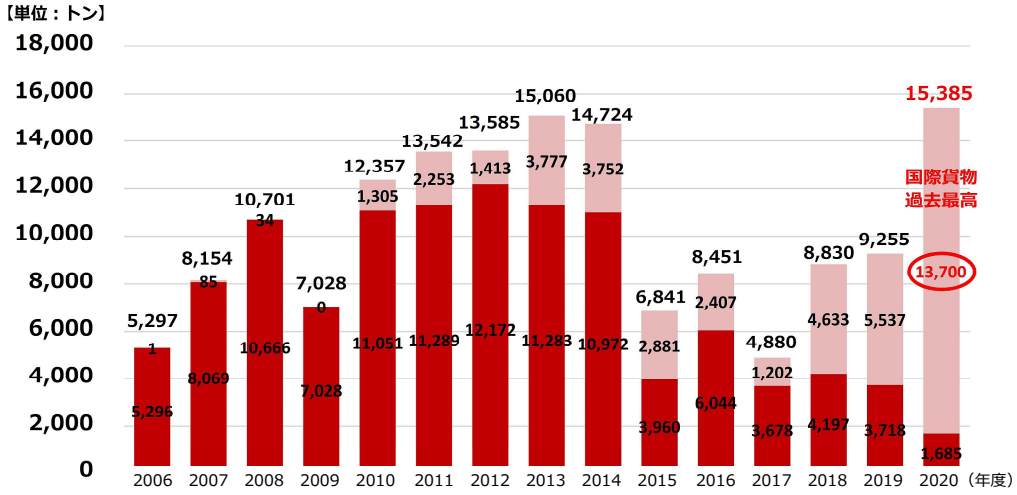
本市には、九州・中四国で唯一の 24 時間利用が可能な海上空港である北九州空港が立地しています。

全国及び北九州空港の航空貨物取扱量（国際貨物取扱量、国内貨物取扱量）は、以下のグラフのように推移しています。

●全国の航空貨物取扱量（出所：国土交通省航空局「暦年・年度別空港管理状況調書」より作成）



●北九州空港の航空貨物取扱量



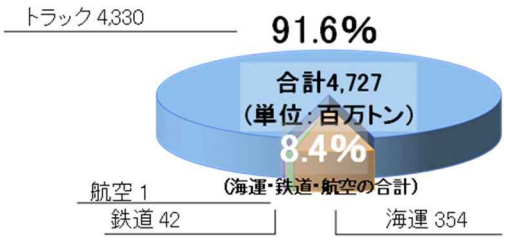
- ここ 10 年間の全国的な航空貨物取扱量は概ね横ばいの状況となっています。
- 今後の航空貨物需要の見通しとして、国際航空貨物については半導体及び自動車・電子部品など製造関連をはじめ、越境 EC 市場の更なる拡大が見込まれます。
- 北九州空港における 2020 年度の航空貨物取扱量（国内・国際）は過去最高となる 15,385t を記録しています。とりわけ、国際航空貨物取扱量は前年度比（2019 年度）約 2.5 倍の 13,700t と急増しています。
- この国際航空貨物取扱量の急増は、国際貨物定期便が増便（2 便→3 便）されたことや、輸入貨物の取扱いが開始されたことによるものです。

（３）国内貨物輸送量の推移

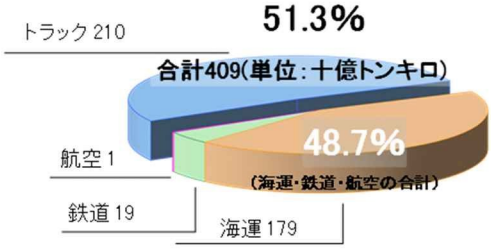
①国内貨物輸送の機関分担率

全国の国内貨物輸送の機関分担率（どの輸送モードを使用して輸送されているかの割合）は以下のとおりです。

■トンベース



■トンキロベース



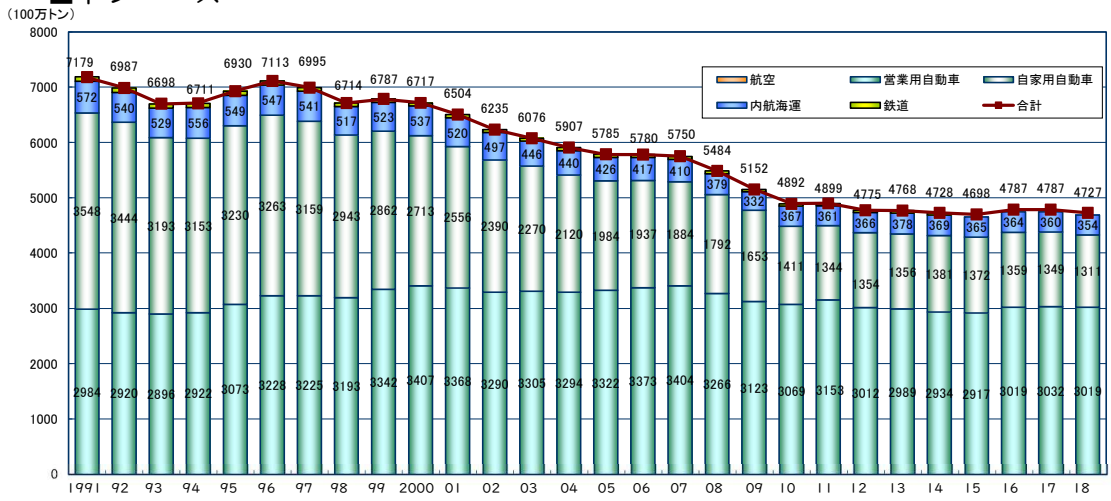
（出所：国土交通省各種統計資料より作成）

- 全国の輸送機関別分担率は、トラックがトンベースで91.6%、トンキロベースで51.3%を占めるなど基幹輸送モードになっており、その輸送力の維持が重要と考えられます。

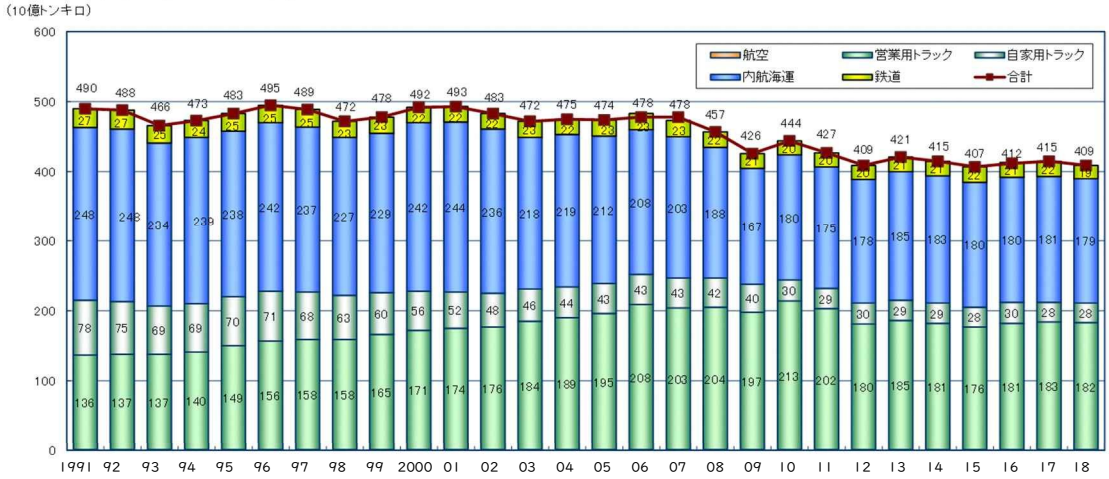
②国内貨物輸送量の推移

全国の国内貨物輸送量の推移は、以下のとおりです。

■トンベース



■トンキロベース

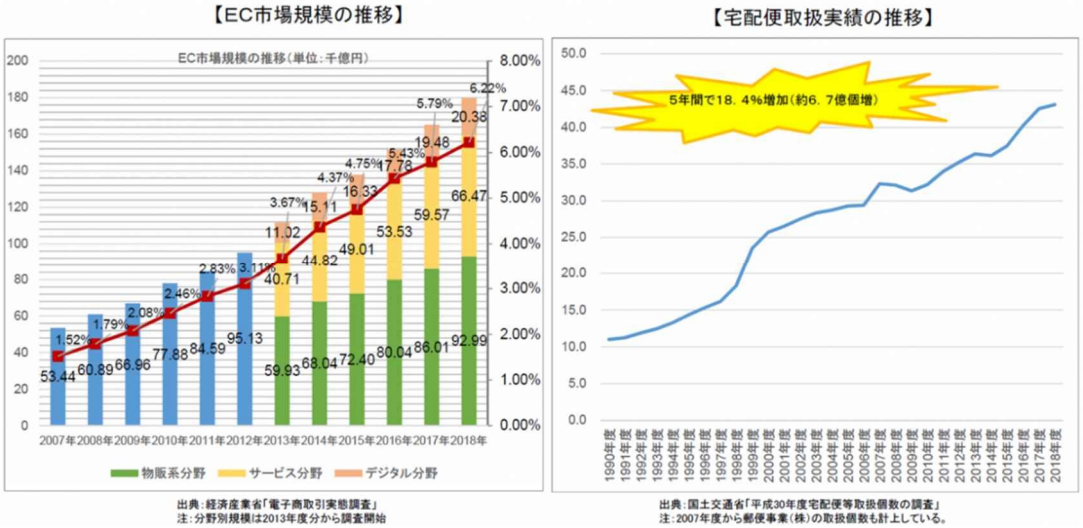


（出所：国土交通省各種統計資料より作成）

- 全国の国内貨物輸送量は、トンベース、トンキロベースとも、長期的に減少傾向、近年は横ばいで推移しています。

（４）物流市場の変化（EC 市場の成長と宅配便の増加）

近年、通信販売などを中心に EC 市場は拡大を続けています。それに伴い、宅配便も増加しています。

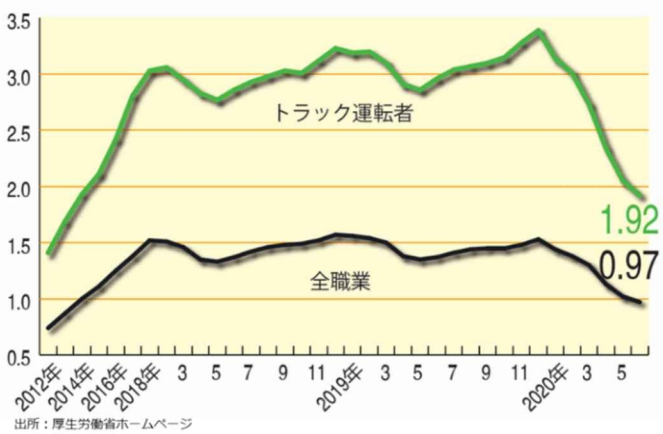


- EC 市場は、2018 年には全体で約 18 兆円規模、うち物販分野で 9.3 兆円規模まで拡大しています。
- また、EC 市場の拡大に伴い、宅配便の取扱い件数は 5 年間で約 6.7 億個、18.4%増加しており、「ラストワンマイル」と言われる末端配送まで含めた貨物輸送への需要は拡大しています。
- さらに新型コロナウイルス感染症の拡大に伴ういわゆる「巣ごもり需要」の増大などで直近の市場規模はさらに拡大していると見られます。

(5)働き方改革関連法とトラック運送事業者

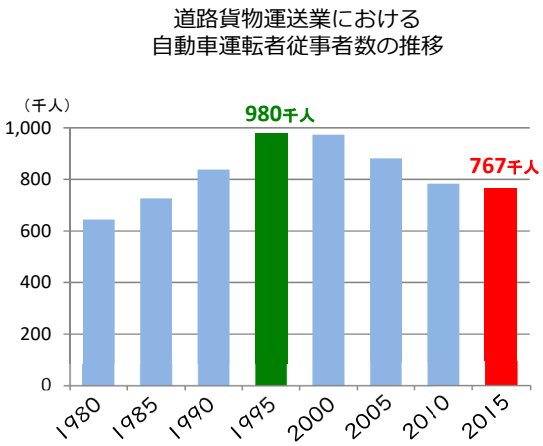
前述のようにトラック輸送は我が国の貨物輸送の根幹となっていますが、現在、その担い手となるトラックドライバーの確保が大きな問題となっています。また、働き方改革関連法に関連して、トラックドライバーの労働規制の強化が進んでいます。

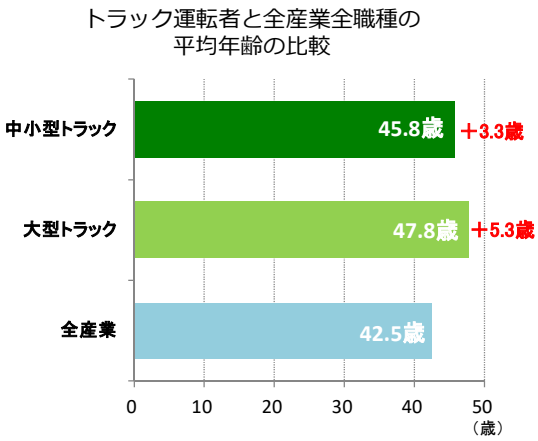
①トラックドライバーの有効求人倍率



- トラックドライバーの有効求人倍率は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による景気低迷等により、一時より低下したものの「2 倍」近くあり、全職種平均の「1」に比べても高水準となっています。
- いわゆる「募集しても集まらない」状況が続いており、ドライバー不足は景気等による問題ではなく、構造的な問題となっています。

②トラックドライバーの従業者数の推移と高齢化





出所：国土交通省ホームページ

- 全国でトラックドライバーは、ピーク時より 213 千人減少しています。
- さらにトラックドライバーの高齢化が顕著になっており、年齢による退職者の補充が懸念されています。

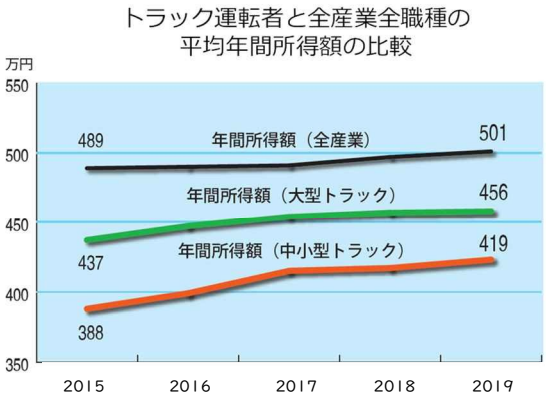
■トラックドライバーの需給予測

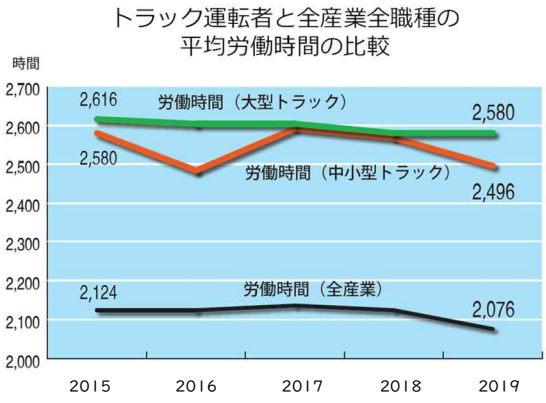
	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
過不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出所：公益社団法人鉄道貨物協会の「平成３０年度本部委員会報告書」2020 年 5 月

- トラックドライバー需給の将来予測によると、2025 年には約 21 万人が、2028 年には約 28 万人不足するとされています。
- 現時点でも不足状態とみられる中で、無理な就労が生じている可能性があります。

③トラックドライバーの労働条件の実態

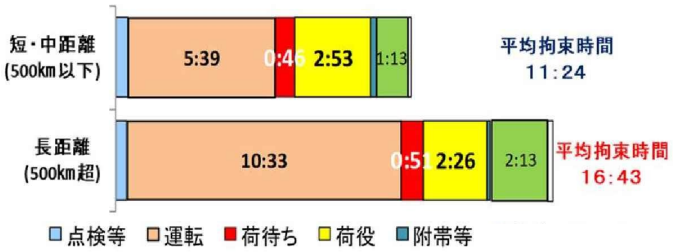




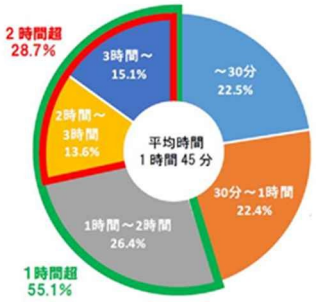
出所：厚生労働省ホームページ

- トラックドライバーの成り手不足は、就労条件の悪さが原因の一つと考えられます。
- トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約 1 割低く、中小トラック運転者で約 2 割低い状況となっています。
- また、トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者・中小型トラック運転者とも約 2 割長くなっています。

■1 運行あたりの拘束時間内訳



■1 運行あたりの荷役時間の分布



出所：国土交通省、厚生労働省「トラック輸送状況の実態調査」（2015）

- 上記のトラックドライバーの長時間労働の一因には、荷待ち時間の発生（平均 1 時間 45 分）と荷役時間の発生(2 時間 40 分以上)が大きく影響しています。
- 1 日の運行距離が 500 ㎞超の長距離輸送のドライバーの平均拘束時間は、16 時間を超えるなど、長時間労働が顕著となっています。

④働き方改革関連法とトラックドライバー

働き方改革関連法に伴い、トラックドライバー労働条件の改善に向けて、今後、労働規制の強化が予定されています。

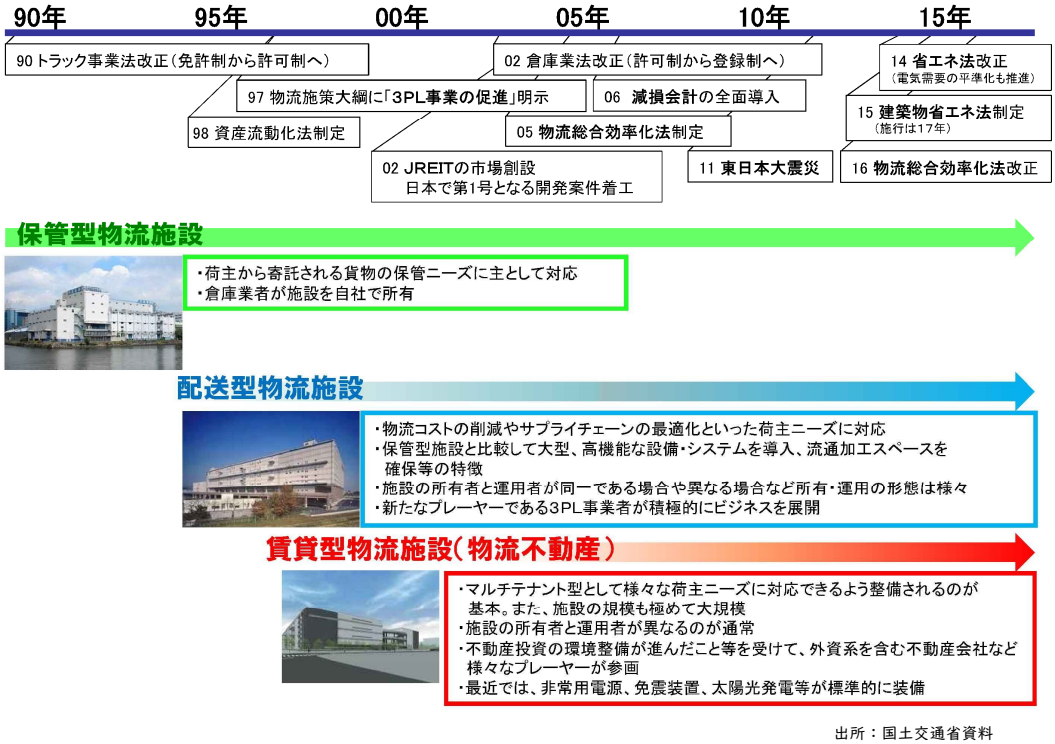
◆時間外労働の上限規制（違反には罰則あり）
■職種によって異なる適用開始時期
✓ドライバーは2024年4月から年960時間（月平均80時間）
✓運行管理者、事務職等のドライバー以外は年720時間
（中小企業は2020年4月から）
■改善基準告示の拘束時間との関係
✓改善基準の月間拘束時間293時間と比べて約20時間の差
◆割増賃金率の引き上げ（違反には罰則あり）
✓月60時間超の時間外労働の割増賃金率が、2023年4月から
中小企業でも25%から50%に
◆年５日の年次有給休暇の取得義務付け（違反には罰則あり）
✓個人別の取得時季の指定が使用者に義務付け
◆同一労働同一賃金

- トラックドライバーには 2024 年 4 月から年 960 時間の時間外労働の上限規制が適用開始されます。
- 労働実態からすると、時間外労働年 960 時間超のドライバーが相当数いるとみられ、労働時間の短縮が不可避となってくると考えられます。
- これらの労働規制強化により、トラック輸送コストの増大に繋がることも考えられます。

（6）物流施設の変遷

荷主企業や消費者のニーズが高度化・多様化していることにより、物流施設に対するニーズも時代とともに変遷を辿っています。

■物流施設の変遷



出所：国土交通省資料

（7）SDGsへの対応

地球環境問題や貧困問題などの世界的な拡大に伴い、これからの世界において「持続可能な開発目標」（Sustainable development Goals）をもって社会を変革していくことが掲げられています。

この取組みには、全ての産業界に求められており、日本経済団体連合会においても各企業への働きかけを強めています。

2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため，2030年を年限とする17の国際目標（その下に，169のターゲット，232の指標が決められている）。特徴は，以下の5つ。

普遍性	先進国を含め，全ての国が行動
包摂性	人間の安全保障の理念を反映し，「誰一人取り残さない」
参画型	全てのステークホルダーが役割を
統合性	社会・経済・環境に統合的に取り組む
透明性	定期的にフォローアップ

【参考】持続可能な開発目標（SDGs）の詳細

目標1（貧困）	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。
目標2（飢餓）	飢餓を終わらせ，食料安全保障及び栄養改善を実現し，持続可能な農業を促進する。
目標3（保健）	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し，福祉を促進する。
目標4（教育）	すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し，生涯学習の機会を促進する。
目標5（ジェンダー）	ジェンダー平等を達成し，すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う。
目標6（水・衛生）	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。
目標7（エネルギー）	すべての人々の，安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
目標8（経済成長と雇用）	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する。
目標9（インフラ，産業化，イノベーション）	強靱（レジリエント）なインフラ構築，包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
目標10（不平等）	各国内及び各国間の不平等を是正する。
目標11（持続可能な都市）	包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
目標12（持続可能な生産と消費）	持続可能な生産消費形態を確保する。
目標13（気候変動）	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
目標14（海洋資源）	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し，持続可能な形で利用する。
目標15（陸上資源）	陸域生態系の保護，回復，持続可能な利用の推進，持続可能な森林の経営，砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
目標16（平和）	持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し，すべての人々に司法へのアクセスを提供し，あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
目標17（実施手段）	持続可能な開発のための実施手段を強化し，グローバル・パートナーシップを活性化する。

出所：外務省ホームページ資料に日通総研追記

- SDGs においては 17 の目標が設定されています。物流に特に関係性が強いのは４つの目標であり、「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」「持続可能な生産と消費」です。

➢ 今後、荷主企業における物流の構築や物流企業の事業においても、これらの目標に資する体制づくりが不可欠になると推測されます。

(8) 環境への配慮

2020 年 12 月 25 日に開催された第 6 回成長戦略会議において、「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が公表されました。同戦略においては、今後の産業として成長が期待される重要分野として、下記 14 産業につき、2050 年までの「実行計画」が策定されています。

本市においても、2050 年の「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しており、目標に向けて、取組みを進めています。

出所：「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」2020 年 12 月、内閣官房

■重要分野における実行計画（物流分野抜粋）

7	現状と課題	今後の取組
カーボンニュートラルポートの形成	**我が国のCO_2排出量の約６割が港湾・臨海部から** •我が国のCO_2排出量の約６割を占める火力発電・製油所等は主に港湾・臨海部に立地。 •我が国の輸出入の99.6%を取り扱う港湾は、コンテナ貨物トレーラーや横持トラックの輸送拠点。 •港湾は、水素・アンモニア等次世代エネルギーの輸入拠点。 **水素等次世代エネルギー輸送手段や受入体制が確立されていない。各事業者が個々に技術開発等に取り組んでおり、スケールメリットの創出が困難。水素等次世代エネルギー調達のため、海外での積出港の確保が必要。**	**港湾におけるカーボンニュートラルポートの形成** 次世代エネルギーの輸送キャリアに応じたモデル港を対象として、社会実装を推進。カーボンニュートラルポート（CNP）形成のためのマニュアルを策定し、CNPの形成を全国に展開。 **次世代エネルギー資源獲得に資する海外における港湾投資の検討** 海外からの次世代エネルギー資源の安価な大量輸入のため、積出港の環境整備等、企業による取組を支援。
グリーン物流の推進、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化の推進	・モーダルシフトの推進：低炭素型の物流体系構築のため、CO_2排出削減効果の高いモーダルシフトの推進が必要。 ・物流施設の低炭素化：庫内作業の省人化に伴う照明等エネルギー消費量の削減や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器の導入によるエネルギー消費量の削減及び脱フロンが不可欠。 ・ドローン物流の実用化：過疎地域では、輸配送の効率化や物流の持続可能性の確保が課題。 ・燃料電池鉄道車両の開発・導入：現行の関連基準・規制が燃料電池（FC）鉄道車両の走行を想定していない。 ・エコエアポート：コスト面に課題があり、各空港において導入を見送られているシステムが存在。 ・航空交通システムの高度化：従来の航法よりも飛行距離を短縮し、より多くの航空機を効率よく飛行させることが可能となるRNAV経路の導入促進が必要。 ・道路における主要渋滞箇所は約9,000箇所（2019年11月時点）、国内貨物輸送の約8割がトラック輸送。	・自動車輸送からCO_2排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進。 ・物流施設における省人化機器及び再生可能エネルギー設備の導入や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進。 ・持続可能な事業形態の整理、機体導入への支援。 ・FC鉄道車両の社会実装に向け、関連基準・規制等、必要な環境整備を検討。 ・エコエアポートガイドラインの改正を含めた検討、GPUの導入促進、空港施設のLED化等省エネルギーシステムの導入推進、空港車両のFC化・電動化によるクリーンエネルギー車両の導入を促進。 ・革新的運航改善に向けた国際協調、研究開発に取り組む。 ・道路ネットワークの整備や道路を賢く使う取組等の道路交通流対策を推進。 ・ダブル連結トラックによる物流の効率化を推進。

出所：「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」2020 年 12 月、内閣官房

➢ 上記の実行計画に則り、物流分野においてもカーボンニュートラルを目指した取組みが必要です。

➢ さらに、2021 年 10 月 22 日には、地球温暖化対策計画が閣議決定されました。同計画においては、2050 年のカーボンニュートラルに向けた中間目標として、2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度から 46%削減することが示されており、物流を含めた運輸部門においても 35%の削減目標が設定されています。

（9）持続可能性の確保（BCP への配慮）

近年は、地震のみならず風水害等による大規模災害が多発しており、各企業では BCP（事業継続計画(Business Continuity Plan)）の策定が求められています。

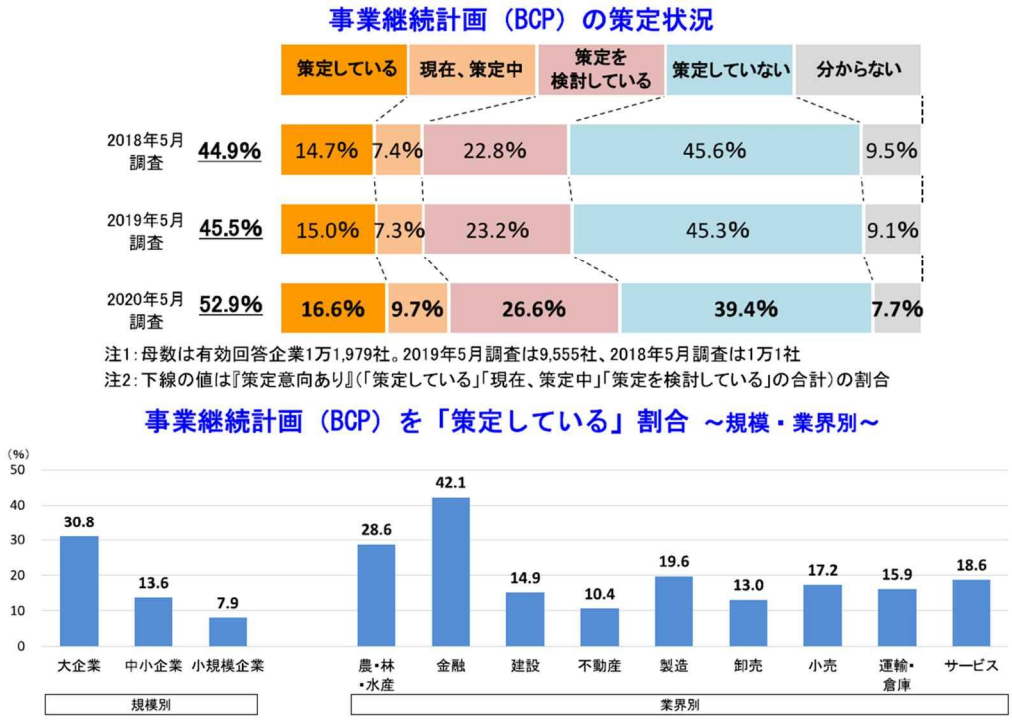
■近年の物流事業者の被災状況

発生	災害	トラック運送事業者の被害状況等
2018年7月	西日本豪雨による被害	【国交省資料による】 ・広島県内96事業者（99事業所）、岡山県内68事業者（69事業所）、愛媛県内21事業者、 高知県内4事業者で浸水被害 【新聞記事による】 ・広島県トラック協会の会員被害は9月12日午前9時時点で、事務所浸水21件、車両損壊86件、倉庫・工場浸水8件、車庫浸水1件の計116件に上る。 ・岡山県トラック協会の9月11日朝の時点での会員被害は50件（床下・床上浸水、車両の流失・損壊など）に。大規模な浸水のあった倉敷市真備町を中心に高梁市、総社市、矢掛町などでの被害報告が多く、岡山市東部で被害を受けた事業所もあった。
2018年9月	北海道胆振東部地震	【国交省資料による】 ・北海道内3事業者で車両損傷被害
2018年9月	台風21号による被害	【国交省資料による】 ・近畿運輸局管内で車両浸水被害（518両）、破損（1,525両）等の車両被害 徳島県においても車両浸水被害（2両）、破損（17両）等の車両被害

■BCP（業務継続計画）の必要性

BCPを策定する目的は、自社にとって望ましくない事態（自然災害・大事故・不祥事など）が生じた際に、**被害を最小限におさえつつ、最も重要なビジネスを素早く再開させることで、損害の発生を最小限に留める**こと

■BCP（業務継続計画）の策定状況

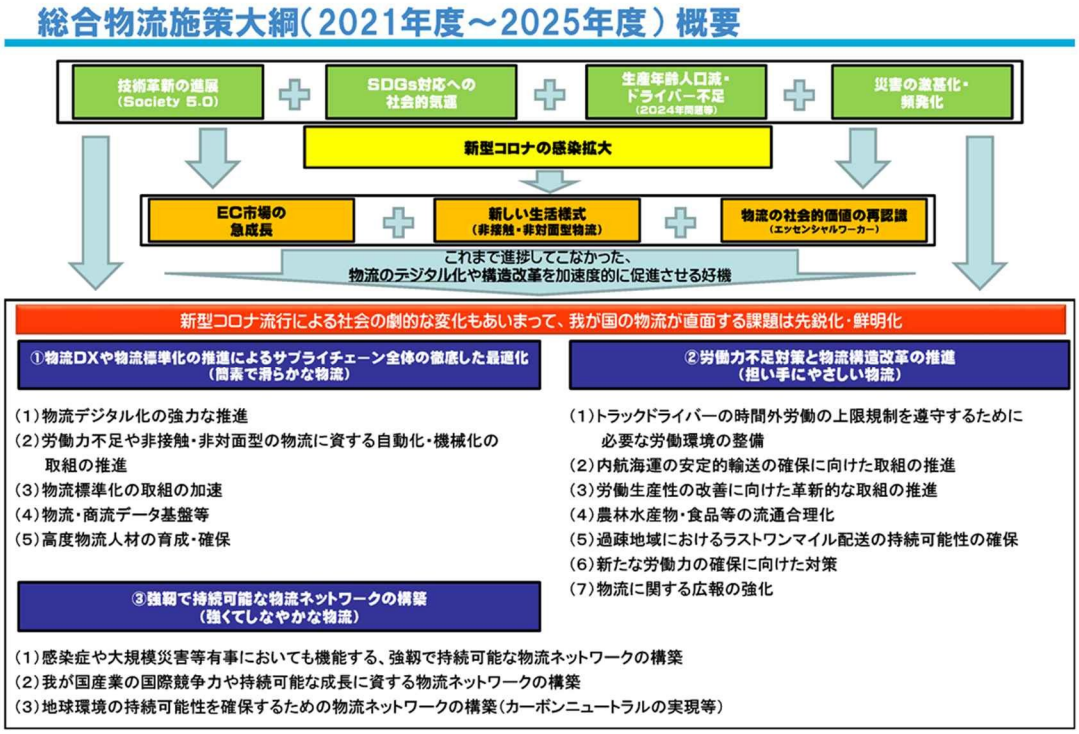


出所）帝国データバンク「事業継続計画（BCP）に対する企業の意識調査」2020年6月

- 近年の災害の頻発性、激甚化から、安定した経済活動の遂行には、物流の強靭化が必要です。そのためには、物流を継続する「BCP の策定」が必須となっています。
- BCP の策定状況は、年々増加しているものの、検討中含めて半数程度となっています。
- 特に運輸・倉庫業では、15.9%に留まっており、今後の BCP 策定が急務となっています。
- また、BCP 策定に伴い、拠点の見直しや代替拠点のニーズが高まる可能性があります。

（10）国の動向（総合物流施策大綱）

2021 年 6 月 15 日に政府における物流施策の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図る「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」が閣議決定されました。



出所：「総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度））」2021 年 6 月、国土交通省、経済産業省、農林水産省

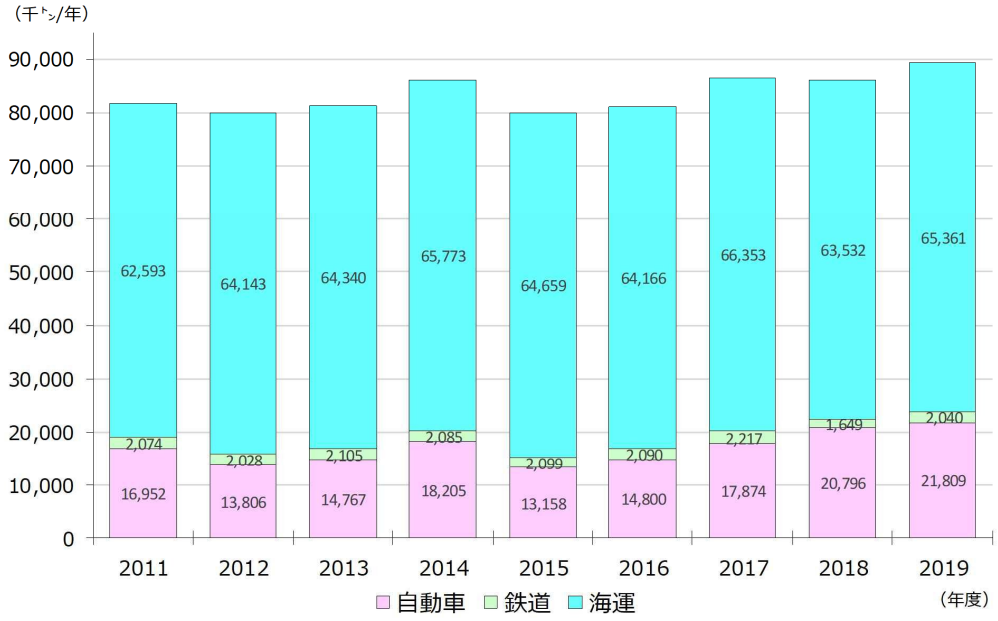
2 本市の物流の現状

(1) 九州及び福岡県を発着する貨物量

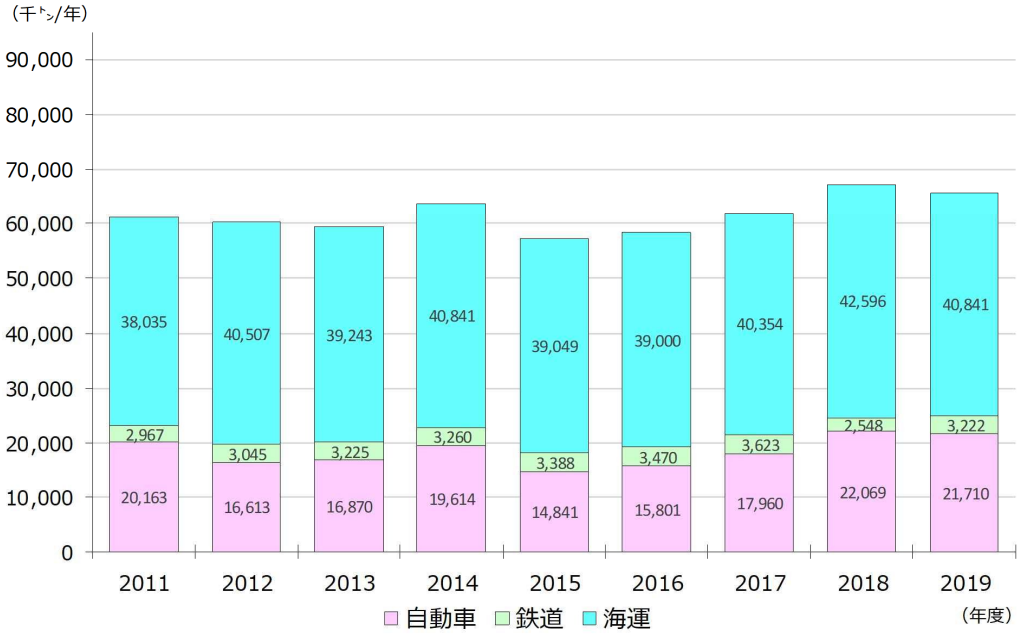
①九州を発着する貨物量

本市を含めた九州を発着する貨物の輸送量については、以下のとおりです。

【年度別輸送機関別九州発本州側着国内貨物輸送量】



【年度別輸送機関別本州側発九州着国内貨物輸送量】



資料）国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成

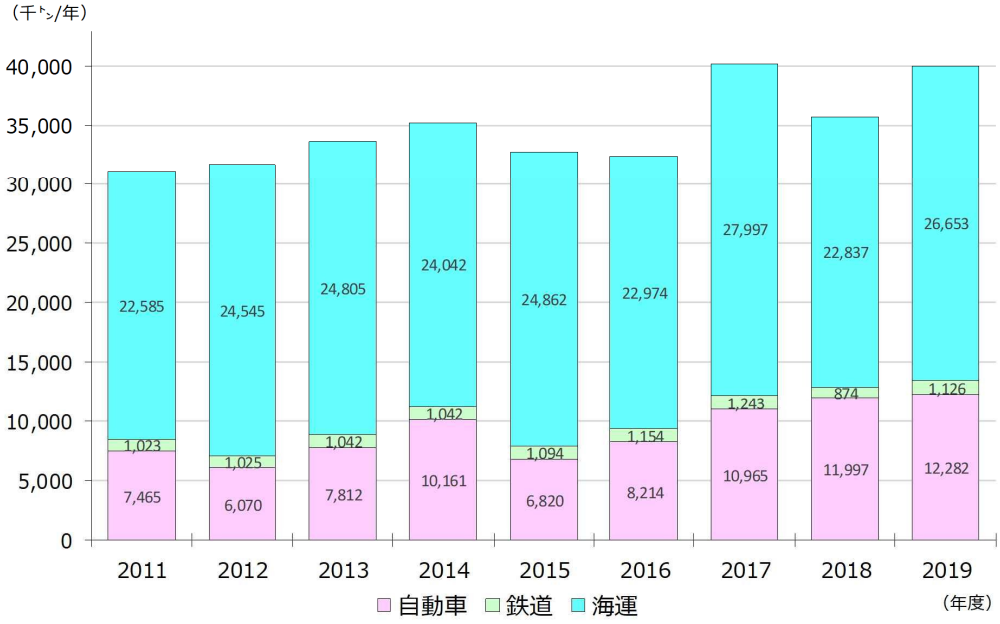
注）九州＝福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
本州側＝山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

- 貨物量の少ない航空を除いて、九州を発着する対本州側との自動車(トラック)、鉄道、海運の貨物量をみると、全体量では九州発が九州着を上回る貨物量となっています。
- 発貨物量の多さは主に海運による貨物量の差で、主に素材などバルク貨物によるものです。
- 自動車や鉄道では着貨物量のほうが上回っており、陸上輸送では発貨物のほうが少なくなっています。

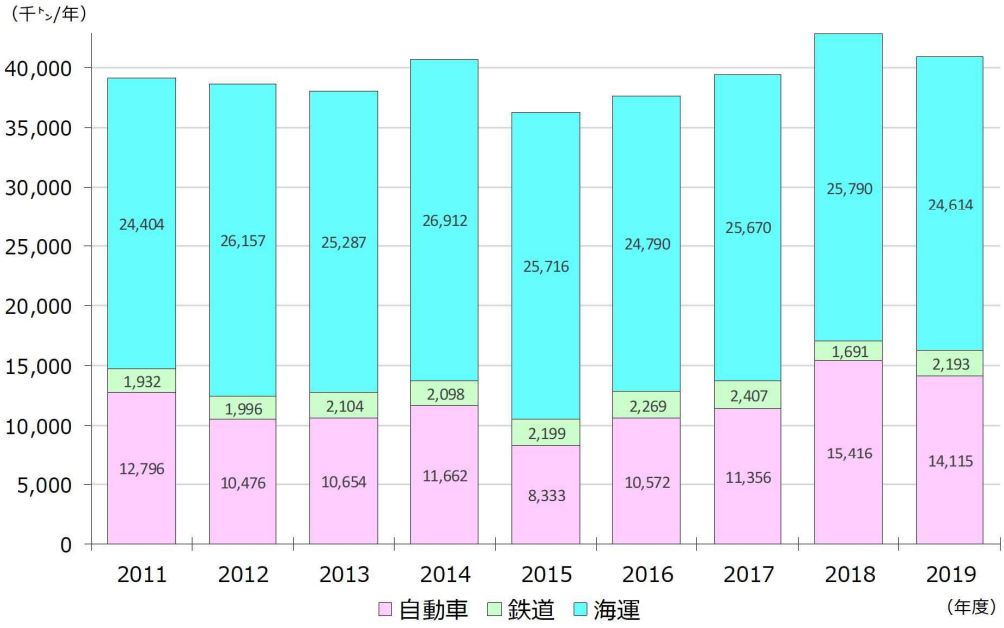
②福岡県を発着する貨物量

本市を含めた福岡県を発着する貨物の輸送量については、以下のとおりです。

【年度別輸送機関別福岡県発本州側着国内貨物輸送量】



【年度別輸送機関別本州側発福岡県着国内貨物輸送量】



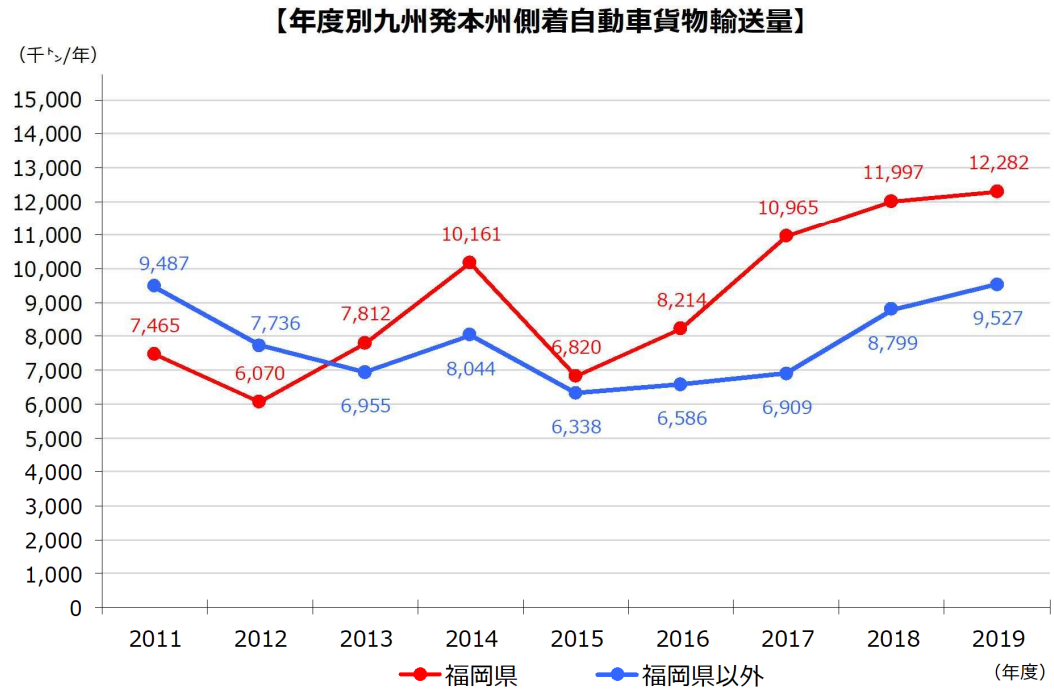
資料）国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
注）本州側＝山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

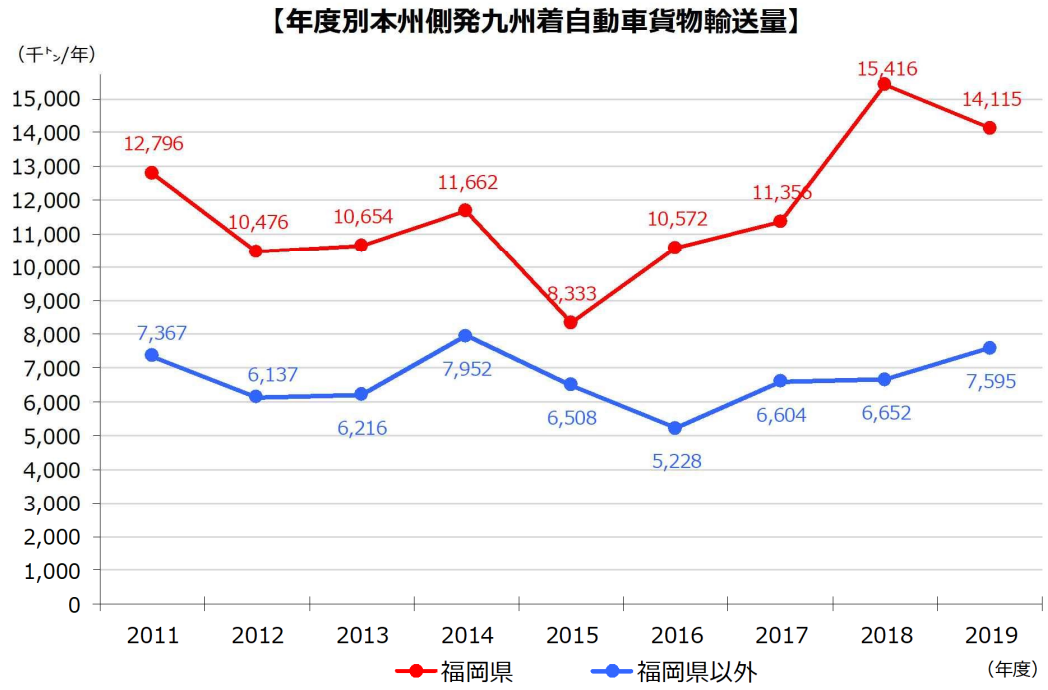
- 福岡県を発着する対本州側との自動車(トラック)、鉄道、海運の貨物量をみると、全体量では福岡県着が福岡県発を上回る貨物量の傾向となっています。
- 福岡県発では海運の割合が福岡県着よりもやや高くなっており、大量輸送貨物があると考えられます。
- 自動車や鉄道では相対的に着貨物量のほうが多く、福岡県だけを取り上げればやや片荷傾向となっています。

(2) 九州及び福岡県を発着する自動車貨物量

九州及び福岡県を発着する全体の貨物量については、上記のとおりです。これをさらに自動車貨物量に絞った場合、貨物量は以下のように推移しています。

①九州を発着する自動車貨物量

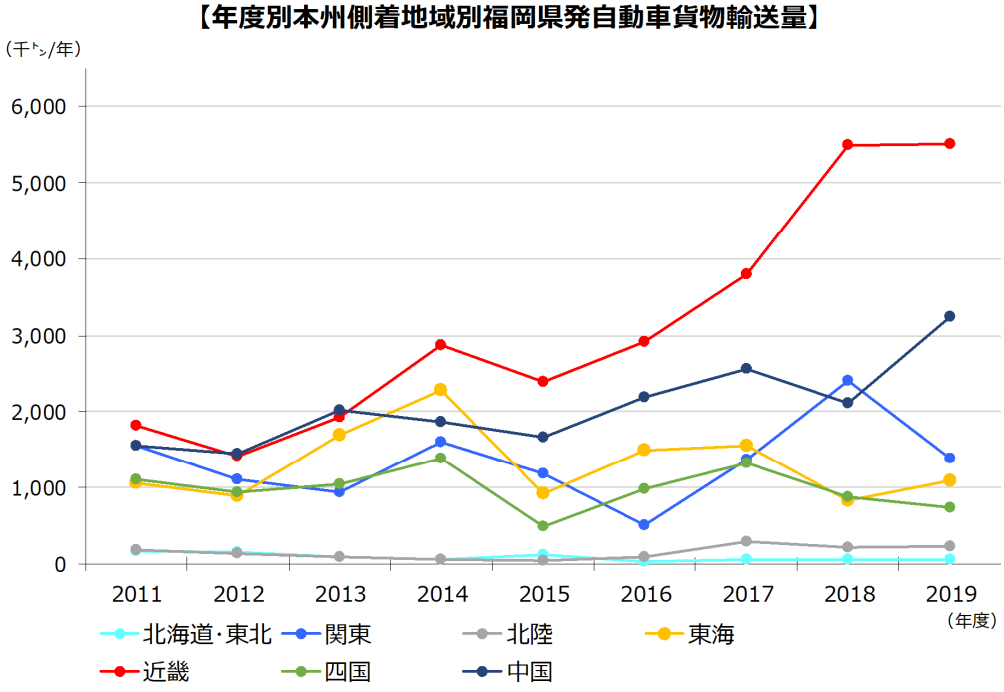




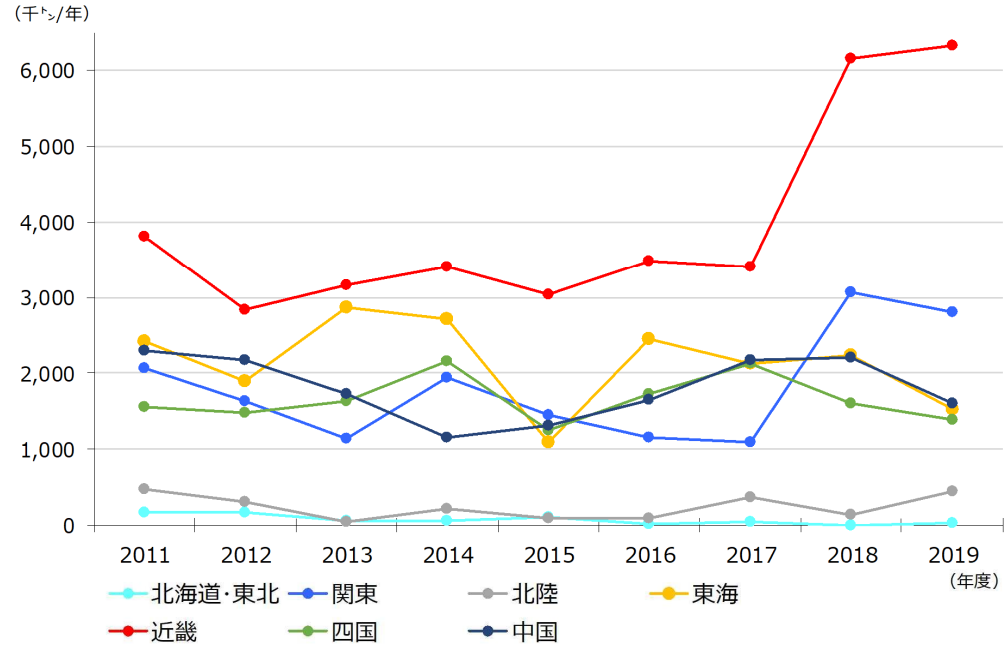
資料）国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
注）福岡県以外＝佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

- 九州を発着する対本州側との自動車貨物量を福岡県とそれ以外の６県計で比べると、発着とも福岡県が他６県を上回る傾向が続いており、九州内において本州側との流動の中心となっていることが分かります。
- 特に着貨物においては福岡県が九州内で圧倒的に多い存在となっています。人口や産業の集積の他、九州内への配送への拠点となっていることが見て取れます。

②福岡県を発着する自動車貨物量



【年度別本州側発地域別福岡県着自動車貨物輸送量】



資料）国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
注）北海道･東北＝北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東＝東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県
北陸＝福井県、石川県、富山県、新潟県
東海＝愛知県、三重県、静岡県、山梨県、長野県、岐阜県
近畿＝大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県
四国＝香川県、愛媛県、徳島県、高知県
中国＝広島県、岡山県、鳥取県、島根県

- 福岡県を発着する対本州側との自動車貨物量を地域別にみると、発着とも近畿地方が最も多くなっています。また、関東地方や東海地方などの遠方との間でも一定量の流動が見られます。
- このような遠方との流動は、トラックドライバーの労働環境として厳しい状況を生じさせている可能性があり、将来的な輸送力の確保に向けて、更なる工夫の余地があることを窺わせます。

(3) 本市を発着する貨物量

全国貨物純流動調査（3日間流動調査）をもとに、本市を発着する貨物の分析を行いました。

※「3日間流動調査」とは、3日間における出荷1件ごとの貨物の詳細な流動実態を調査するものです。全国貨物純流動調査の一内容となっており、5 年に 1 回の頻度で、全国規模で調査が行われています。今回の分析は、現時点で最新の公表データである2015年10月 20 日(火)～22 日(木)の3日間のデータに基づいて行っています。

①本市の発着貨物量の動向

3 日間流動調査の結果、本市の発着貨物の全国及び九州発着貨物に占める割合については、以下のとおりです。

■本市発貨物

		重量ベース 千ﾄﾝ/３日間	件数ベース 千件/３日間
全国計	①	22,171	22,608
九州発	②	2,351	2,071
北九州市発	③	466	107
全国に占める九州の割合(%)	②÷①	10.6	9.2
九州に占める北九州市の割合	③÷②	19.8	5.2
全国に占める北九州市の割合(%)	③÷①	2.1	0.5

■本市着貨物

		重量ベース 千ﾄﾝ/３日間	件数ベース 千件/３日間
全国計	①	22,171	22,608
九州着	②	2,281	2,207
北九州市着	③	306	163
全国に占める九州の割合(%)	②÷①	10.3	9.8
九州に占める北九州市の割合	③÷②	13.4	7.4
全国に占める北九州市の割合(%)	③÷①	1.4	0.7

- 上記の表のとおり、本市の発貨物は、重量ベースで九州の発貨物の 19.8%、件数ベースで 5.2%を占めています。件数ベースに対して、重量ベースの割合が高くなっていることから、鉄鋼製品などの重量物が本市から多く発送されていることが窺えます。
- 着貨物は、重量ベースで九州の着貨物の 13.4%、件数ベースで 7.4%を占めています。

②本市の貨物輸送の機関分担率

３ 日間流動調査の結果、関東・近畿地方間における、本市発着貨物の機関分担率は、以下のとおりです。

■本市発貨物　（単位：%）

	関東向け発貨物		近畿向け発貨物		本州向け発貨物	
	重量	件数	重量	件数	重量	件数
鉄道（コンテナ）	0.5	0.6	0.0	0.0	1.6	0.6
鉄道（車扱・その他）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自家用トラック	0.1	16.2	0.0	0.0	0.2	5.6
営業用ﾄﾗｯｸ(宅配便等混載)	2.1	79.0	4.7	90.8	3.0	81.0
営業用ﾄﾗｯｸ（一車貸切）	6.6	3.3	18.5	7.9	19.3	9.4
トレーラー	0.9	0.1	2.8	0.3	5.3	0.5
フェリー	0.8	0.1	4.6	0.6	3.1	1.9
海運（コンテナ船）	1.8	0.3	0.0	0.0	0.5	0.1
海運（ＲＯＲＯ船）	1.2	0.2	0.0	0.0	0.7	0.2
海運（その他船舶）	86.0	0.1	69.4	0.3	66.3	0.4
航　空	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.3
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

■本市着貨物　（単位：%）

	関東からの着貨物		近畿からの着貨物		本州からの着貨物	
	重量	件数	重量	件数	重量	件数
鉄道（コンテナ）	64.0	3.6	0.6	0.5	9.2	1.3
鉄道（車扱・その他）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自家用トラック	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.2
営業用ﾄﾗｯｸ(宅配便等混載)	4.8	77.5	3.5	85.8	3.3	85.0
営業用ﾄﾗｯｸ（一車貸切）	6.1	4.1	22.7	10.9	19.9	7.6
トレーラー	7.0	0.3	4.9	0.6	4.7	0.6
フェリー	7.8	0.4	10.1	0.6	5.4	0.6
海運（コンテナ船）	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
海運（ＲＯＲＯ船）	1.6	1.0	0.0	0.0	0.4	0.4
海運（その他船舶）	8.6	0.0	58.4	0.5	56.3	0.3
航　空	0.1	13.0	0.0	1.1	0.0	4.1
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

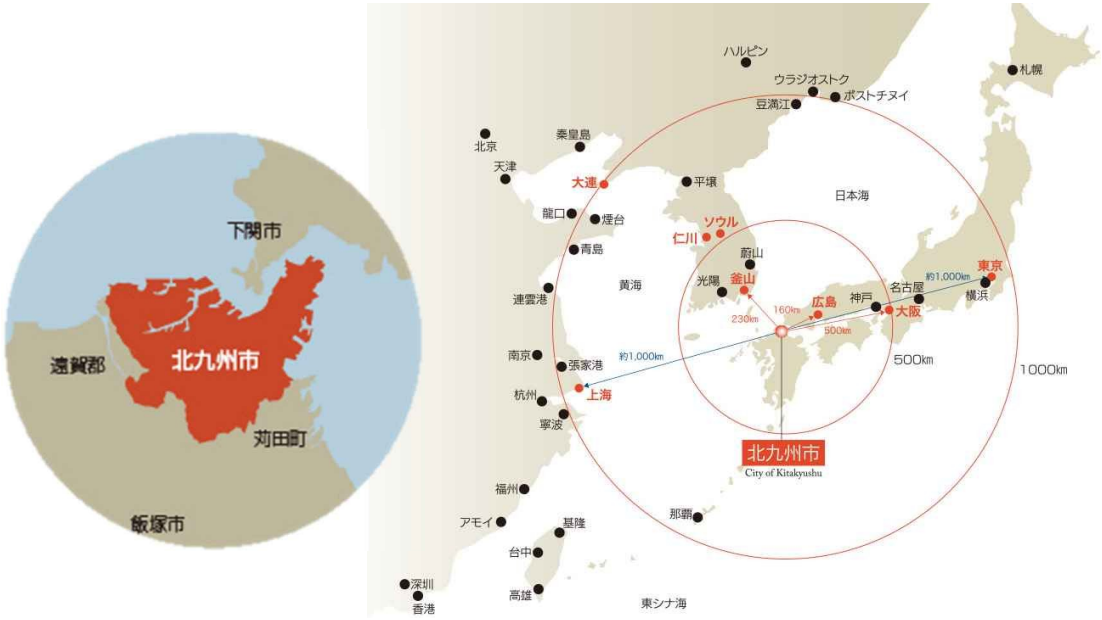
- 重量ベース、件数ベースの双方から総合的に見ると、トラックが本市の基幹輸送モードとなっているといえます。
- 他方で、関東向け発貨物などでは、重量ベースで「海運（その他船舶）」が高い割合となっています。これは、本市が製造業中心の産業構造であり、コークスや鉄鋼製品などの重量物が在来船を使用して本市から輸送されているものと考えられます。

3 本市のポテンシャルについて

物流拠点構想の策定にあたり、本市が有する物流拠点としてのポテンシャルについて、整理を行いました。

（1）地理的優位性

- 本市は、九州と本州の結節点に位置しており、九州から本州へ陸路で向かう際には必ず本市を通過しなければならないなど、交通の要衝となっています。
- また、本市は東京と上海の中心に位置しており、発展著しいアジアのマーケットに近い立地環境にあります。



（2）充実した物流インフラ

- 本市は、陸（①充実した道路ネットワーク、②北九州貨物ターミナル駅）・海（③北九州港）・空（④北九州空港）の充実した物流インフラを有しています。

① 充実した道路ネットワーク

- 本市は、九州自動車道と東九州自動車道の結節点であり、高速道路網が充実しています。九州管内では、本市を起点に西回り、東回りの両方が可能であることから、平時は効率的な配送が可能となり、災害時は物流ルートの寸断リスクを低減することが可能となります。
- さらに、平常時・災害時を問わない安定的な物流を確保・活性化するため、都市計画道路をはじめとした広域道路ネットワークの整備を進めています。
- 下関北九州道路が開通すると、西中国エリアの経済圏がさらに拡がり、物流の面でも優位性が高まることが期待されています。

広域道路ネットワーク図

都市の発展と持続を支えるみちづくり

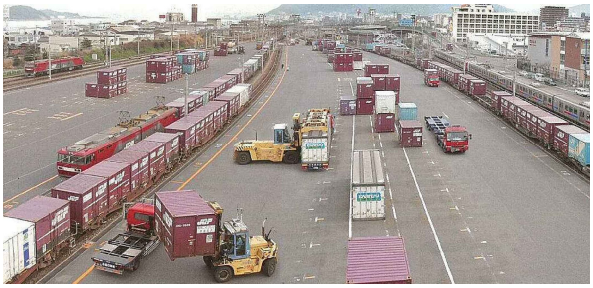
都市の強靭化に資する重要物流道路をはじめとした、物流・人流を支える広域道路ネットワークの構築

② 鉄道（北九州貨物ターミナル駅）

- 本市には、鉄道貨物の拠点である北九州貨物ターミナル駅が立地しています。
- 同駅は、鹿児島本線と日豊本線の中継点となっており、九州～本州間の全ての貨物列車が停車し、停車列車の大多数の荷役を行っていることから、九州最大の便数を誇っています。また、同駅は 24 時間体制で鉄道貨物の取扱いをサポートしています。
- 同駅の 2020 年度のコンテナ貨物取扱量は、90 万トンを超えており、全国の貨物駅の中で第 6 位の取扱量となっています。
- 鉄道輸送は、輸送単位あたり※の CO_2 排出量が営業用トラックの約 13 分の 1 であり、環境負荷の少ない輸送方法へのモーダルシフトの担い手となることが期待されています。

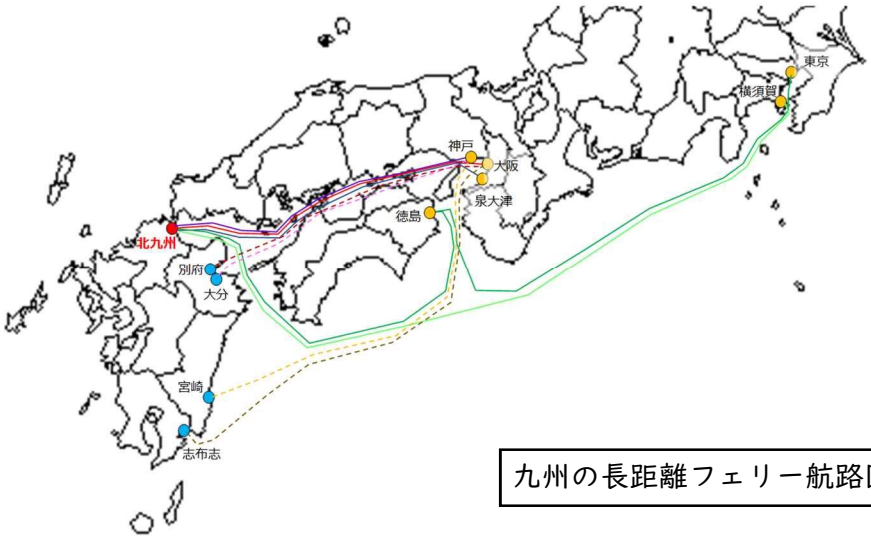
※ 1 トンの貨物を 1 km輸送した時に排出する CO_2 の量

（写真左：貨物列車　右：北九州貨物ターミナル駅）



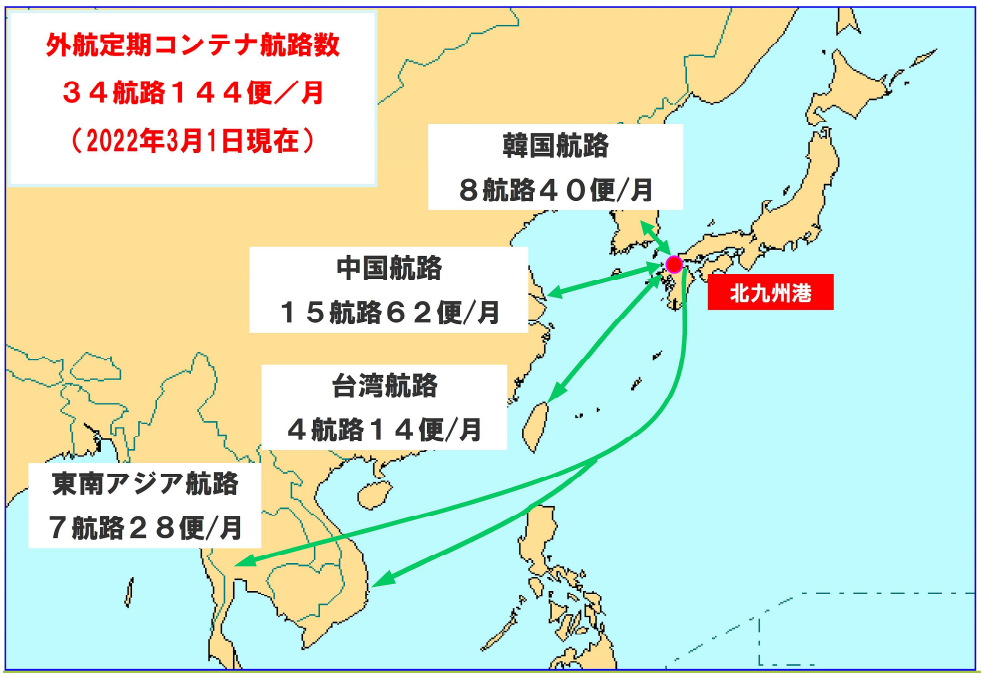
③ 北九州港

- 本市には、フェリーが 6 航路、RORO 船が 2 航路就航しています。その行先も首都圏、関西圏、中部、四国、沖縄と多岐にわたり、便数も充実しています。
- 中でも新門司フェリーターミナルには、関西圏行き 3 航路、首都圏行き 2 航路が集積しており、西日本最大級の規模を誇っています。
- 海上輸送は、輸送単位あたり※の CO2 排出量が営業用トラックの約 6 分の 1 であり、環境負荷の少ない輸送方法へのモーダルシフトの担い手となることが期待されています。　※ 1 トンの貨物を 1 km輸送した時に排出する CO_2 の量



九州の長距離フェリー航路図

- 本市は、東西に太刀浦コンテナターミナル、ひびきコンテナターミナルの 2 つのコンテナターミナルを有しています。
- 本市のコンテナターミナルは、中国、韓国、台湾を中心にアジア各港との間に豊富な航路を有しており、アジアとの輸出入の拠点となっています。
- 2022 年 3 月 1 日時点で、外航定期コンテナ航路数は、34 航路月間 144 便を誇っています。



④ 北九州空港

- 北九州空港は、九州・中四国で唯一の 24 時間利用が可能な海上空港です。
- 海上空港であることを活かし、特殊貨物のシーアンドエア輸送が可能となっています。
- 国際貨物定期便として、仁川往復便が就航しており、同便は 2021 年 11 月より、週 3 便から週 4 便へ増便されました。
- 北九州空港では滑走路の 3,000ｍ化に向けた取組みを進めており、それにより航空貨物需要のある北米・欧州直行便の就航など、九州・西中国の物流拠点化を目指しています。

(3) 産業基盤

- 本市は日本の産業拠点として発展した歴史から、自動車、半導体、素材・部品等を中心とした産業が集積・高度化しています。さらに、近年注目されている環境・エネルギー産業の立地も見られています。
- 本市の周辺には、大手自動車メーカー４社が立地し、全国シェアの約２０％を占める生産能力を誇っています。そのため、本市ではそのサプライヤーなどを含めた関連産業の高度集積が図られています。
- また、本市の響灘地区は、臨海部に広大な産業用地を有しています。これを活かすべく、同用地を「洋上風力関連産業ゾーン」と位置づけ、産業集積に取り組むなど、国から西日本唯一の指定を受けた洋上風力発電の基地港湾を核とした風力発電関連産業の総合拠点化を推進しています。

第3章 ヒアリング調査等の結果について

1 ヒアリング調査の結果

- 構想の策定にあたっては、物流の実態や課題等を把握し、地域に最適な施策展開を志向するため、物流に携わる事業者の方々、学識経験者等の有識者、関係機関等を対象に重点的にヒアリング調査を行いました。
- ヒアリング調査の実施状況は、次のとおりです（令和4年3月1日時点）。

  物流関係事業者・・・100件
  有識者　　・・・　4件
  関係機関等　・・・　7件
  合　　計・・・111件

- ヒアリング調査でいただいた主なご意見は、以下のとおりです。

No.	ご意見の内容
●物流施策全般に関するご意見	
1	北九州市には陸・海・空のインフラがあり、ニーズに応じて、複数の輸送モードから選択できることが市の強みなのではないか。
2	北九州市は「ものづくりの街」として発展してきた特徴がある。物流は立地する企業とセットで考えなければならない。
3	目まぐるしく物流を取り巻く環境が変化していくなか、物流の未来を予測するのは難しい。まずは実現可能なモデルを作って、物流に携わる事業者と連携しながら、施策を進めて行くことが必要である。
4	北九州市としても、市の物流を地道に PR していくことが必要である。
●物流インフラに関するご意見	
1	コンテナターミナルで渋滞や待ち時間が発生している。コンテナターミナルを使い易くするための機能強化が必要である。
2	抜港が多いとコンテナターミナルの利用がしにくい。航路誘致や貨物を増やすための取組みが必要である。
3	他県では輸送方法を RORO 船に切り替えた場合に助成を行っている。そのような助成が北九州市でも出来ないか。
4	今後もフェリーの大型化が進んだ場合には、フェリーターミナルに積替えスペースがあると良い。
5	北九州空港の滑走路 3,000 メートル化には期待している。
6	将来的に北九州空港に貨物上屋を整備すること等により、貨物処理能力の向上が必要である。
7	北九州空港では人的資源、物的資源の両面で通関機能が強化されると良い。
8	新規路線・航空会社の誘致が必要である。
9	東九州自動車道の暫定区間を 4 車線化して欲しい。

10	新門司インターチェンジがフル規格化されると、さらに利便性が良くなる。
11	関門トンネルは、事故や定期点検で通行止めとなることが多い。また、災害で関門トンネルと関門橋が通行止めになった際に、物流が完全に止まってしまったことがあった。そのため、関門断面のリダンダンシーが必要である。
12	道路の舗装など、状態が悪い箇所は定期的に補修をしてもらいたい。
13	鉄道貨物は一度に大量輸送できるのが魅力だが、ダイヤが乱れることがあるのがネックになっている。
14	北九州貨物ターミナル駅は敷地が狭く、リフト待ちのための待機時間が発生している。
●物流施設に関するご意見	
1	土地の開発が出来るようになるまで、手続き等に時間を要している。
2	市域内には、大型の倉庫を立地できるような土地が不足している。大型のマルチテナント型倉庫の適地は、一般にインターチェンジ等からアクセスが良いところである。
3	騒音や大型車両の通行を考えると、住宅地に隣接する用地や車両の動線上で住宅地と抵触する用地は、物流施設の用地として不適格である。
4	昨今頻発する災害の状況から、物流拠点を分散する傾向が出て来ている。九州は、東九州道ができたことで、両周りできるようになったことから、北九州市も拠点の候補地になると思っている。
5	今後、更なる物流拠点化を進めるのであれば、大型の倉庫が必要ではないか。
6	市域内で営業倉庫が不足している。また、危険物倉庫や冷蔵・冷凍倉庫も不足している。
7	街なかにおいて、配送用の荷捌きスペースが不足している。街なかに配送用の共同デポがあると良い。
●労働規制強化・人材確保に関するご意見	
1	2024年からトラックドライバーの罰則付き時間外労働規制が始まることから、トラック等による長距離輸送には影響が出て来ると想定される。例えば、九州内の端から端までのトラック輸送などは、難しくなってくると思う。
2	長距離トラック輸送については、途中での乗継ぎを行うことでの対応を考えている。そういった対応が出来ないところでは、トラックでの長距離輸送は今後難しくなるのではないか。
3	トラックドライバーが不足している。求人を出すが、確保も難しい。
4	倉庫業も人手不足な状態である。
5	労働力不足のなか、高齢者や女性など、新たな担い手の創出が必要である。
6	倉庫によっては公共交通のアクセスが悪い場所に立地していることがあり、人が集まらない一因になっている。
7	倉庫で働く方の中には、介護や子育てを抱えている方も多く、倉庫に介護施設や保育施設を整備していくことも検討していかなければならない。
8	企業で10年程度の経験を有する社員を対象に、物流に携わる人材のリカレント教育を考えてはどうか。

●物流の効率化に関するご意見	
1	関西・関東からの下りの荷物に比べて、九州からの上りの荷物が少なく、アンバランスが生じている。
2	物流の効率化や共同輸配送の実施は、輸送の品質向上やドライバーの待遇改善にも繋がる。
3	物流の効率化には、パレット化が必要。パレット自体が不足しており、パレットが循環するシステムが確立していない。
4	ドライバー不足に対応するため、トラックの大型化を進めようとしても、特殊車両通行許可の手続きに時間を要している。
●脱炭素に関するご意見	
1	新門司でこんなにも短期間で新造船の就航が重なるのは珍しい。新門司はモーダルシフトの受け皿になる。
2	CO_2 の削減のため、ゆくゆくは車両の EV 化や FCV 化を検討しなければならない。
3	EV・FCV 車両の導入には、充電設備や水素ステーションの整備普及が必要である。

2 アンケート調査の結果

- 上記のヒアリング調査のほかに、北九州商工会議所の協力を得て、同会議所の所属の市内企業にアンケート調査を行いました。
- アンケート調査の結果は、以下のとおりです。

（1）アンケート調査の実施及び回答状況について

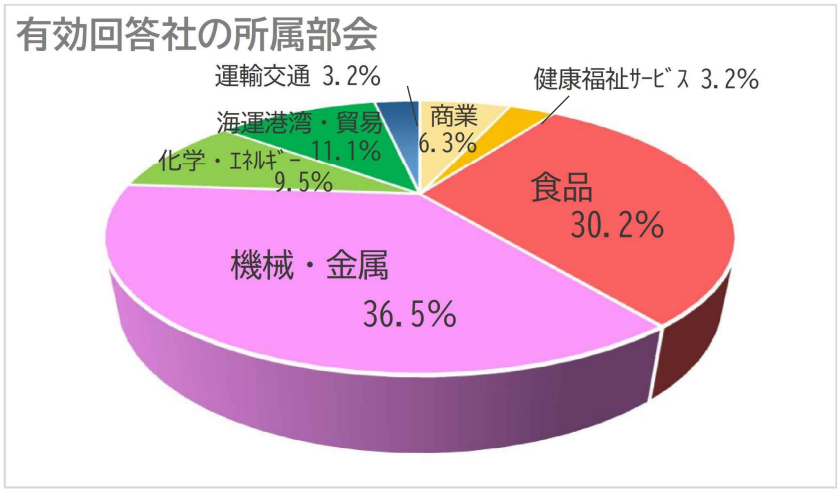
① アンケート発送日　2021 年 6 月 14 日

② アンケート発送先　各部会から抽出した計 178 社

部会名	商業	食品	健康福祉ｻｰﾋﾞｽ	機械・金属	化学・ｴﾈﾙｷﾞｰ	海運港湾・貿易	運輸交通	合 計
発送社数	17 社	41 社	2 社	71 社	20 社	16 社	11 社	178 社

③ 回答社数　64 社（うち有効回答 63 社　回答率 35.4%）

④ 回答社の内訳　下図のとおり



63 社のうち

荷主企業…54 社（85.7%）

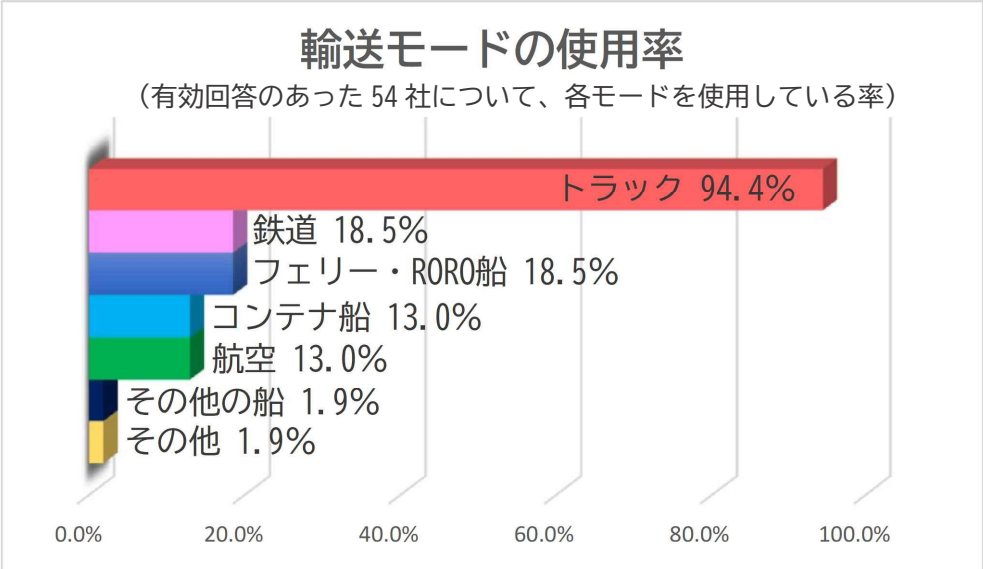
物流事業者…9 社（14.3%）

※海運港湾・貿易運輸交通部会を物流事業者と分類

※その他は荷主企業と分類

(2) 使用している輸送モードについて

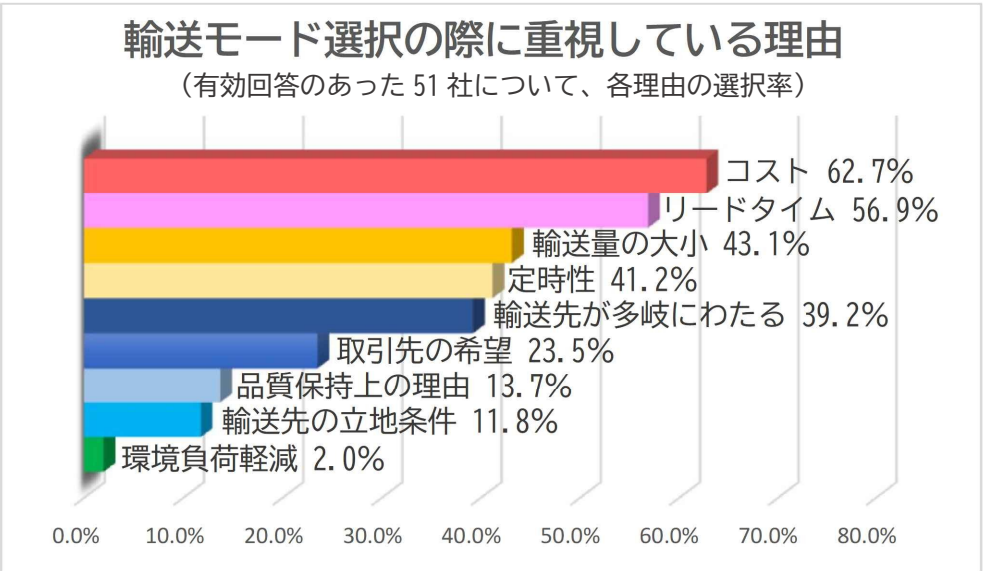
荷主企業について、製品等の輸送に使用している輸送モードを調査した結果は以下のとおりです。有効回答社数は 54 社、回答のあった輸送モードは 87 種類で、1 社平均 1.6 種類の輸送モードを使用しているとの回答になっています。



- 上記のグラフのとおり、トラックの使用率が高くなっています。この傾向は、全国的な傾向とも一致しています。
- 一方で、鉄道や港など、本市特有の物流インフラについても、一定の利用が見られます。

(3) 使用している輸送モードの選択理由について

各荷主企業が上記の輸送モードを選択して使用している理由について、調査した結果は以下のとおりです。なお、回答は複数選択可能で、選択した理由には優先順位を付けることとしています。有効回答社数は 51 社、選択された理由は延べ 152 項目で、1 社平均 2.9 項目の理由が選択されています。

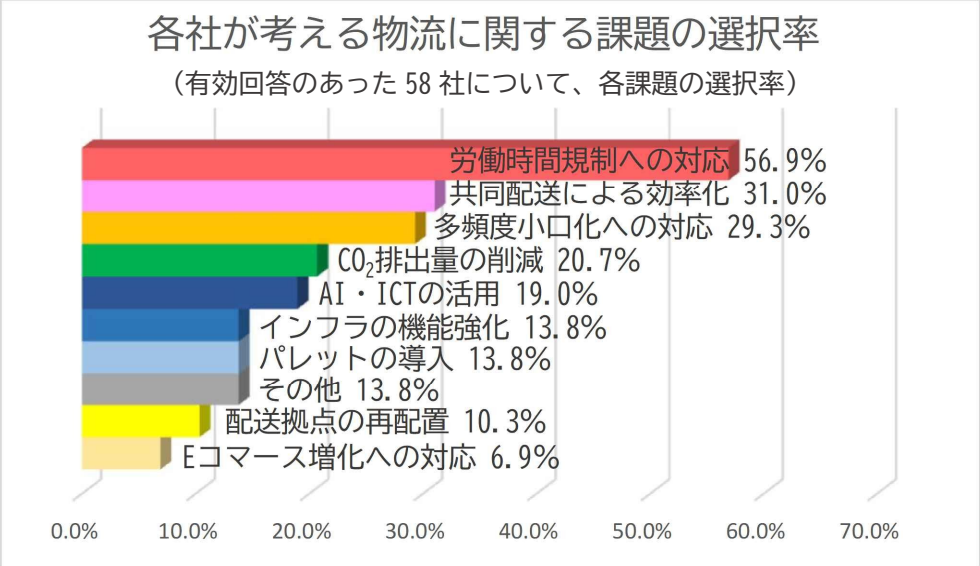


理由	コスト	リードタイム	輸送量の大小	定時性	輸送先多岐	取引先の希望	品質保持	輸送先立地	環境負荷
選択率順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9
平均順位	2.1	2.0	2.8	2.0	2.5	2.4	2.4	3.0	4.0

- 上記のグラフのとおり、「コスト」、「リードタイム」が高い選択率となっています。
- 各理由の優先順位については、「コスト」、「リードタイム」など選択率が高いものがやはり上位に位置付けられている傾向が見られました。その中でも「定時性」は、選択率は第 4 位ながらも、平均順位は第 1 位でした。
- 「環境負荷軽減」については、選択率順位も平均順位も最下位となっており、輸送モードの選択において、ウェイトが置かれていない状況が見られます。

(4) 各社が考える物流の課題について

各社が考える物流に関する課題についての調査結果は、以下のとおりです。なお、回答は複数選択可能となっています。有効回答社数は 58 社、選択された課題は延べ 125 項目で、1 社あたり 2.1 項目の課題が選択されています。



- 上記のグラフのとおり、「労働時間規制への対応」が圧倒的に高い選択率となっており、2024 年にトラックドライバーの時間外労働規制が始まることを喫緊の課題と位置付けている企業が多くあることが分かります。また、「共同配送」や「多頻度小口化への対応」など、労働力不足の中で効率化を図ることを課題としている企業が多くなっています。
- 輸送モードの選択においては、環境負荷の軽減がほとんど考慮されていなかったのに対し、課題としては「CO_2 排出量の削減」が 4 番目に多く選択されています。このことから、CO_2 の排出量削減は今後の課題としながらも、モーダルシフトなど現実の対策には至っていない企業が多くあると推察されます。

➢ 「インフラの機能強化」の具体的内容として、主に次のような事項がありました。

No.	「インフラの機能強化」の具体的内容
1	関門トンネルは通行止めが多い。
2	道路の拡張、整備。
3	コンテナターミナルの渋滞緩和。
4	コンテナターミナルへの航路誘致。
5	北九州空港への新規海外路線誘致による利便性向上。
6	北九州空港の貨物便の増便。輸送可能重量、寸法の拡大。
7	北九州中央卸売市場の老朽化対策と機能強化。

➢ 「その他」の具体的内容としては、主に次のような事項がありました。

No.	「その他」として挙げられた課題の具体的内容
1	自然災害の甚大化。
2	トラックドライバーの確保が難しい。船員の確保も難しい。
3	女性ドライバーが男性ドライバー同様の業務にどこまで対応できるか判断が難しい。
4	倉庫等への公共交通アクセスが悪い。
5	危険物輸送規制の緩和。
6	トラックの台数について、上り便と下り便でアンバランスな状態になっている。
7	北九州市の物流拠点としてのメリットの PR と、企業誘致が必要である。

第4章　本市物流の課題の整理と施策の方向性について

Ⅰ 本市物流の課題の整理

物流を取り巻く状況の変化や企業の物流ニーズを踏まえ、本市は以下のような課題に対応していく必要があります。

(1)労働力不足

- 生産年齢人口の減少や少子高齢化により、労働力不足は、物流産業の課題となっています。
- トラック運送事業に従事するトラックドライバーは、全産業と比べて労働時間が長い一方で、年間所得額が低い状態が続いていることに加え、手荷役等の負担を強いられるなど、厳しい労働環境から担い手の確保が懸念されています。
- 働き方改革の観点から、2024 年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることとなりました。
- こうした中、EC 市場は急成長しており、今後も成長が見込まれていることから、今後、トラックドライバーの労働需給は更に逼迫するおそれがあります。
- 市内の物流関連事業者へのヒアリング調査においても、トラックドライバーの確保に苦慮しているという意見が出ています。
- 市民生活や企業活動に不可欠な物流を今後も持続的・安定的に確保していくために、物流産業における労働力不足への対応は、重要な課題です。

(2)効率的な集荷・輸配送

- トラックドライバーの不足や高齢化が進み、担い手不足が発生しています。今後の推移予測でも、不足はさらに進む見込みです。
- トラック陸送の担い手が不足し、今まで運べていた場所まで運べなくなる、また、輸送需要に対して供給が追い付かず、運べても輸送コストが増大する恐れがあります。
- このような制約条件の下、限られた労働力で効率的な集荷・輸配送を行うことが課題です。
- 市内の物流関連事業者へのヒアリング調査においても、担い手不足を受け、物流の効率化が必要という意見が出ています。また、アンケート調査においても、共同配送や多頻度小口化への対応など、効率的な集荷・輸配送を課題として挙げる企業が数多く見られています。
- また、効率的な集荷・輸配送を行うことにより、トラック等による輸送回数・距離が減少し、CO2 排出量が減少するなど、後述する脱炭素化に寄与することが期待されます。

（3）脱炭素化

- 令和元年度における我が国の二酸化炭素排出量（11億800万トン）のうち、運輸部門からの排出量（2億600万トン）は、18.6%を占めています。そのうち、貨物自動車が運輸部門の 36.8%（日本全体の 6.8%）を排出しています。
- 我が国の温室効果ガス排出量を 2050 年までに実質ゼロとするためには、脱炭素に向けた取組を、個別企業における取組に加え、サプライチェーン全体に広げていくことが重要とされています。
- 市内企業へのアンケート調査においても、環境負荷の軽減を課題として挙げる企業が一定数あり、脱炭素化に対する意識の高まりが伺えます。
- カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、喫緊の対応が求められています。

（4）物流機能の強化

- 本市は、これまでの取組みの結果、物流を下支えする陸・海・空の物流インフラの整備が進んでいます。
- ヒアリング調査やアンケート調査においても、本市の有する陸・海・空の物流インフラについて、更なる機能強化を求める声を多数いただいています。
- 更なる物流活性化のため、これら施設の利用促進を図り、更なる機能強化に向けた取組が必要です。

2 課題を解決するための施策の方向性

前記の課題を解決し、本市の物流を活性化するための施策の方向性として、以下の5点を定めます。

（1）物流の効率化・生産性の向上

- トラックドライバー不足など労働力の減少などに対応するため、共同配送など限られた労働力で効率的な輸配送を行うための取組みを行います。
- また、ロボットや DX の導入などによる労働生産性の向上に取り組みます。

（2）強靭で持続可能なグリーン物流ネットワークの構築

- 脱炭素化など新たな時代の要請に対応するため、EV・FCV などの新技術の導入や、モーダルシフトなど、グリーン物流の実現に向けた取組みを行います。
- 物流インフラの長寿命化や強靭化に向けた取組みを行い、平時・災害時を問わず持続可能な物流ネットワークの構築を目指します。

（3）物流基盤の強化による効率的な物流の実現

- 物流施設の立地に向けた取組みや陸・海・空の物流インフラの機能強化に向けた取組みを行うことで、物流基盤の更なる強化を図ります。
- 物流基盤の更なる強化により、より効率的な輸配送を実現します。

（4）物流の高度化・次世代物流の実現

- 物流業界を支える人材を確保するため、働き易い職場環境の整備に向けた取組みを行います。また、物流の高度化を担う人材を育成するため、リカレント教育などの取組みを行います。
- 自動運転トラックやドローンによる輸配送など、次世代物流の実現に向けた実証実験等への支援に取り組みます。

（5）物流基盤を活かした成長産業の誘致

- 物流は企業活動には切っても切れないものです。本市の物流基盤の更なる強化を図りつつ、物流基盤を活かした企業誘致活動を展開します。
- 特に今後成長が見込まれる産業の立地を推進し、新たな貨物を創出することで、物流の活性化を目指します。

第５章　物流拠点構想における施策について

方向性に基づき、今後５年程度で実施する予定の施策は、以下のとおりです。今後、物流を取り巻く環境の変化に伴い、新たなニーズが生じた場合には、新規施策を随時追加していきます。

○　輸配送の効率化（民間・公共）

- 運輸業界におけるトラックドライバー不足や働き方改革等により、長距離輸送が困難となる中で、労働生産性の向上の観点から、効率的な輸配送を行うことが必要です。
- 多様な関係者の連携により物流ネットワーク全体の省力化・効率化を図ります。

No.	事業名	概要（担当課）
1	集約拠点・配送拠点の整備支援	本市は、地理的優位性や陸・海・空の物流インフラが充実しています。このポテンシャルを更に活かすため、貨物の集約拠点や配送拠点の整備を支援（企業立地促進補助金の活用等）します。コスト・リードタイム等に応じ、多様な輸送モードで効率的な輸送を行います。 （産業経済局・物流拠点推進室）
2	求貨求車システム導入支援	発荷主の貨物と空荷のトラック等のマッチングにより、空走時間を削減する求貨求車システムの導入を支援し、実車率の向上を図ります。 （産業経済局・物流拠点推進室）
3	パレット導入支援	パレットの導入支援を行うことにより、トラック等の荷積み・荷降ろし作業の効率化を支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）
4	異業種間物流マッチング支援	効率的な輸配送の実現に向けて、異業種間をも含めた貨物の積合せによる共同輸配送や上り下り貨物のマッチングを支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）

○　労働生産性の向上（民間・公共）

- 労働力不足が深刻化する中で、運輸業界におけるトラックドライバー不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題を解決するため、物流の生産性向上を推進する必要があります。
- 機械化やデジタル化を通じて、物流現場における労働生産性の向上を図ります。

No.	事業名	概要（担当課）
1	産業用ロボット導入支援	倉庫等の物流施設内において、産業用ロボットの導入支援を行うことで、倉庫内作業の効率化や労働生産性の向上を図ります。 （産業経済局・物流拠点推進室）
2	DX 推進支援	物流を効率化し、労働生産性を向上させるため、民間事業者における物流 DX の導入等を支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）

○　物流の低炭素化・脱炭素化（民間・公共）

- 温室効果ガスの削減目標、2050 年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、物流産業において、サプライチェーン全体での環境負荷の低減を図る必要があります。
- トラック輸送から鉄道や海運へのモーダルシフト、道路、港湾施設、物流施設の低炭素化・脱炭素化の促進等を通じて、グリーン物流ネットワークを構築します。

No.	事業名	概要（担当課）
1	モーダルシフトの更なる促進	本市は、鉄道貨物ターミナル駅や西日本最大級のフェリーターミナルを有するなど物流基盤が整っています。労働規制強化等により、トラックの長距離輸送が困難となることによる輸送モードの転換や 2050 年のカーボンニュートラルの実現に向けて、CO_2削減につながるモーダルシフトの推進を支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）
		北九州空港の物流拠点化の推進を通じて、成田・関空を利用する九州・西中国貨物を受け止め、トラック輸送・CO_2削減を図ります。 （港湾空港局・空港企画課）
2	EV・FCV等の次世代自動車等の普及促進	2050 年のカーボンニュートラルの実現に向けて、EV・FCV等の次世代自動車等の普及促進を行います。 （産業経済局・物流拠点推進室）

3	カーボンニュートラルポート（CNP）の形成	港湾において、水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備や洋上風力発電の導入、港湾地域の面的・効率的な脱炭素化を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロとすることを目指します。 （港湾空港局・計画課）
4	FCトラック等の社会実装支援（先端技術×水素によるゼロカーボン物流）	水素の利活用と自動運転等の先端技術を組み合わせて、電化が難しい長距離の商用物流の脱炭素化と、労働力不足や物流コスト等の課題を同時に対応するゼロカーボン物流の実現とゼロカーボン物流拠点の形成を目指します。 （環境局・グリーン成長推進課）

○　物流インフラの長寿命化・強靭化（公共）

- 近年、災害が激甚化・頻発化しており、サプライチェーンの寸断のリスクを低減するために、物流ネットワークの長寿命化・強靭化に向けた取組みを進める必要があります。
- 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施や新技術の導入等による物流インフラの長寿命化・強靭化に取り組みます。

No.	事業名	概要（担当課）
1	予防保全型維持管理の実施（港湾施設）	老朽化した港湾施設について、定期点検や利用状況などを踏まえ、損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕等を実施することにより、機能の保持・回復を図ります。 （港湾空港局・整備課）
2	橋梁・トンネルの長寿命化	橋梁やトンネル等の施設の効率的かつ効果的な施設の維持管理を図るため、アセットマネジメントの考え方を取り入れ、定期的な点検の結果に基づき、計画的な修繕工事を行います。 【KPI】北九州市道路整備中長期計画 ・橋梁修繕工事の着手率 39%(2018年度末)⇒100%(概ね5年) ・トンネル修繕工事の着手率 75%(2018年度末)⇒100%(概ね5年) （建設局・道路維持課）

3	災害時における緊急輸送道路の確保	地震等による災害時に重要な役割を果たす緊急輸送道路に架かる橋梁の耐震補強などを実施します。 （建設局・道路維持課）
4	災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化	本事業は、市内の緊急輸送道路を中心に無電柱化を推進し、電柱倒壊による道路閉塞を防止し、災害時の緊急輸送や迅速な災害応急対策を可能とするものです。 本市では、令和３年５月に国の無電柱化推進計画が策定されたことを受け、今年度末を目途に現在「北九州市無電柱化推進計画」の策定を進めています。 （建設局・道路維持課）
5	岸壁の耐震化	大規模な地震による災害が発生した際に、円滑な物資輸送や経済活動を支える上で必要な物流機能を維持するため、岸壁の耐震化を推進します。 （港湾空港局・計画課）

○　物流施設の立地促進（民間・公共）

- 働き方改革に伴う労働規制の強化により、長距離輸送が困難となることや、BCP の観点から配送拠点の見直しが必要になります。
- 陸（道路・鉄道）・海（北九州港）・空（北九州空港）の物流インフラを備える本市に、物流施設の立地を促進し、企業の多様なニーズへ対応します。
- 物流施設の立地による、雇用の創出、地域経済の活性化を図ります。

No.	事業名	概要（担当課）
1	物流施設の立地用地の確保	高速道路のインターチェンジ周辺や港、空港の周辺など交通利便性の高いエリアを物流施設誘導エリアとし、このエリアを中心に、民間開発の条件が整ったところから物流施設の立地を支援していきます。 （産業経済局・物流拠点推進室）

		北九州空港には、将来土地成り化される予定の広大なスペースを有しており、当該用地の活用に取組みます。 （港湾空港局・空港企画課）
2	民間事業者の開発支援(手続きの円滑化)	土地の開発にあたり必要となる手続きに関して、物流拠点推進室が全体窓口となり、国、県や市の関係部署との調整等を通して、手続きが円滑に進むよう支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）
		区画整理事業による内陸型物流施設の開発に対し、認可手続き等の技術的支援を行います。 （建築都市局・都市再生整備課）
3	臨海部における分譲地の創出	新門司地区及び響灘地区の臨海部産業用地において、物流関連産業や製造業の集積を目指し、計画的な分譲地の造成・整備や国有地の活用を行います。 （港湾空港局・物流振興課）
4	未低利用地の開発支援	現状で未低利用となっている物流関連用地について、高度利用が促進されるよう支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）
5	既存施設の高度利用促進	北九州貨物ターミナル駅など、既存の物流関連施設について、更なる高度利用の促進を図ります。 （産業経済局・物流拠点推進室）

○　インフラの充実・強化（公共）

- 本市のこれまでの取組みにより、物流を下支えする陸・海・空の物流インフラの整備が進んでいます。
- 物流の活性化のため、物流インフラの利用促進を図り、更なる機能強化に向けた取組みを推進します。

No.	事業名	概要（担当課）
1	北九州港の機能強化（太刀浦CT、ひびきCT、新門司FT等）	船舶大型化への対応や荷役効率化を目的に、太刀浦第2コンテナターミナルの3基のコンテナクレーンを更新します。 （港湾空港局・整備課）
		太刀浦第2コンテナターミナルにおいて、荷役作業の安全性確保と効率化を図るため舗装改修等の蔵置能力の向上及び老朽化したゲート更新を行います。 （港湾空港局・港営課）
		ひびきコンテナターミナルにおいて、LNGや化学品等の輸出拡大に対応するため、屋外貯蔵所を拡張します。 （港湾空港局・物流振興課）
		新門司地区において、完成自動車等の輸送船舶大型化に対応し、物流の効率化と輸送コストの削減を図るため、航路・泊地の整備を行います。 （港湾空港局・計画課）
2	北九州空港の機能強化(滑走路延長 3,000m化)、貨物上屋増設 等)	北米・欧州発着貨物や特殊大型貨物の直接輸送ニーズを受け止めるため、滑走路の3000m化や、高まる航空貨物需要を受け止めるために、貨物上屋の拡充など機能強化に取り組みます。 （港湾空港局・空港企画課）
3	主要幹線道路の整備	主要幹線道路を整備し、市内の渋滞対策、物流ネットワークの機能強化、地域間の連携・交流促進を図ります。 （国道3号黒崎バイパス、戸畑枝光線、恒見杁網線など） 【KPI】北九州市道路整備中長期計画 広域道路ネットワークの供用率 95%(2018 年度末)⇒97%(概ね 5 年) （建設局・道路計画課）

4	下関北九州道路の早期整備	下関北九州道路の整備により、北九州市と下関市の都心部を結び、既存道路のネットワークの課題解消や、関門トンネル、関門橋の老朽化への対応と代替機能の確保などを図ります。 【KPI】 早期実現のための要望活動を共同で実施 現状値（基準値）１回（毎年度） （建築都市局・都市交通政策課）
5	東九州自動車道の暫定区間の4車線化及び早期全線開通	未開通区間の早期完成や暫定2車線区間の4車線化について、沿線の自治体等と協力し、精力的に要望等を行います。 （建設局・道路計画課）
6	主要幹線道路の重要物流道路への指定	平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するための物流上重要な道路輸送網の指定について国に要請します。道路構造上、支障のない区間においては、一定の条件下において、一部車両の特殊車両通行許可が不要となるなどのメリットを得ることができます。 （建設局・道路計画課）

○　次世代物流プロセスにおける開発支援（民間・公共）

- 労働力不足が深刻化する中で、運輸業界におけるトラックドライバー不足への対応、2050 年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、IoT や AI、ロボットなどの先端技術を活用し、物流を変革していく必要があります。
- トラックの隊列走行や自動運転トラックの実証実験への支援や次世代物流拠点のあり方について、検討を行います。

No.	事業名	概要（担当課）
1	自動運転トラック等の実証実験支援	トラックドライバー不足への対応や輸配送の効率化に向けて、自動運転トラック等の実証実験を支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）

2	ドローン配送の実証実験支援	離島や物流インフラが充実していない地域への物流網の維持や買い物における不便を解消するなどの生活利便の改善に向けたドローン物流について、民間事業者における実証実験等を支援します。 （産業経済局・物流拠点推進室）

○　物流を支える人材の確保・育成（民間・公共）

- 物流は、市民生活や産業を支え、地方創生を推進する重要な社会インフラであり、新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にあっても、本市経済の持続的な成長と安定的な市民生活を維持するため、決して途切れさせてはならず、その機能を十分に発揮させていく必要があります。そのためには、物流を支える人材の確保・育成が重要です。
- 「ホワイト物流」推進運動など国の施策等との連携や関係団体等を通じた働きかけ等により、労働環境を整備・改善し、物流の現場を支えるトラックドライバーの確保に向けた取組を推進します。
- IoT や AI、ロボットなどの先端技術を活用し、物流を変革していく必要がありますが、物流システム・マネジメントを企画・設計・管理する高度物流人材の養成が必要となります。次世代物流の実現に向けた人材の育成に民間事業者等と連携し、取り組みます。

No.	事業名	概要（担当課）
1	企業の人材確保支援（就業支援施設）	若者ワークプラザ北九州や北九州市高年齢者就業支援センターなどの就業支援施設を中心に、企業と多様な人材のマッチングを支援します。 （産業経済局・雇用政策課）
2	職場環境の整備支援	物流施設等において、女性や高齢者など、多様な人材が働き易い職場環境を整備するための支援を行います。 （産業経済局・物流拠点推進室）
3	物流マネジメント人材の育成 リカレント教育環境の提供	本市の物流業界を牽引していく高度物流人材を創出するため、企業で物流に携わる社員を対象としたリカレント教育環境の整備を行います。 （産業経済局・物流拠点推進室）

○　成長産業の誘致（公共）

- 本州と九州との結節点やアジアとの近接性などの地理的優位性や陸・海・空の物流基盤を活かして、国際競争力のある「ものづくり産業」の集積を促進します。
- 本市の物流を活性化するにあたっては、地域内で貨物をつくり出す創貨の視点が重要です。本市及び周辺地域に集積する産業基盤を活かし、創貨に結びつく企業の集積を図っていきます。

No.	事業名	概要（担当課）
1	風力発電関連産業総合拠点化の推進	若松区響灘地区が有する充実した港湾施設と広大な産業用地に加え、「ものづくりのまち」「港湾物流都市」「環境首都」としての技術・ノウハウの蓄積を活かし、①「風車の積出し拠点」、②「風車部品の輸出入/移出入拠点」、③「風車のオペレーションやメンテナンスを行うO&M 拠点」、④「背後地に風車関連産業を集積した産業拠点」の4つの拠点機能を備えた総合拠点化を推進します。 【KPI】 ・響灘地区総合拠点の産業用地利用：80%（2024 年度） ・響灘地区総合拠点利用ファーム数（予定含む） ：5案件（2024 年度） （港湾空港局・エネルギー産業拠点化推進課）
2	半導体関連産業の誘致	九州は半導体関連産業が集積したエリアであり、本市にも半導体素材や製造装置の部材など、関連する企業が多く立地しています。 半導体の需要は世界的に高まっており、国内外との取引が見込まれる産業であることから、新たな企業の誘致や市内企業の機能拡充を推進します。 （産業経済局・企業立地支援課）

3	次世代自動車関連産業の誘致	北部九州には4つの自動車メーカーが立地しており、年間 154 万台の自動車生産能力を持つ、国内有数の自動車産業拠点となっています。 世界的な脱炭素化の潮流を受け、自動車メーカーはエンジン車から電気自動車などへの電動化シフトの動きを加速させています。電動化に伴う関連産業の誘致に取り組むとともに、市内部品サプライヤーに対して電動化対応の技術力向上支援等を行い、次世代自動車関連産業の立地を推進します。 （産業経済局・企業立地支援課）
4	航空関連産業拠点化の推進	鉄鋼や自動車をはじめとした製造業の集積は本市の大きな産業基盤のひとつです。 機体やエンジンなど部品点数が多く、高い品質レベルが求められる航空関連産業は製造業にとっても新たに挑戦する分野になっています。市外からの誘致を進めるほか、培った技術力を活かして新規参入を目指す市内企業の支援を行い、付加価値の高い製品を取り扱う企業の集積を目指します。 （産業経済局・企業立地支援課）

第６章　物流リーディングプロジェクトについて

施策・実施計画案については、課題やヒアリング等から得たニーズを踏まえたものであり、関係部署が連携しながら、取り組んでいきます。

このうち、本市の持つポテンシャルの優位性に改めて着目し、個別の施策を組み合わせ、北九州市ならではの先導的な取組を、市の物流リーディングプロジェクトとして5項目定めました。この物流リーディングプロジェクトについては、今後 5 年程度で重点的に取り組んでいきます。今後、物流を取り巻く環境の変化に伴い、新たなニーズが生じた場合には、新規リーディングプロジェクトを随時追加していきます。

１ 物流リーディングプロジェクトの５項目

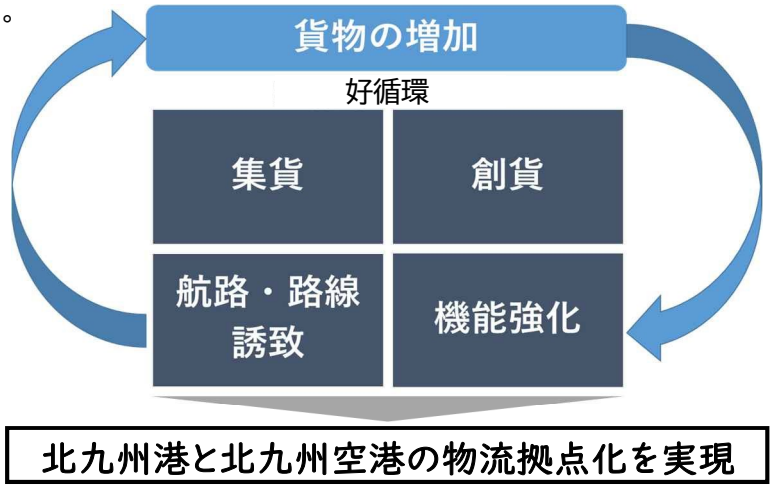
（1）北九州港と北九州空港における国際物流拠点化

①背景

- 日本を代表する産業都市として発展してきた本市には、鉄鋼や化学などの素材産業、金属や機械などの加工組立産業を中心にものづくり産業が集積しています。また、九州・西中国には、自動車関連産業や半導体関連産業が集積しています。
- これらの企業は、近年のグローバリゼーションの進展に伴い、国境を越えた国際分業体制を構築し、広域化・複雑化したサプライチェーンマネジメントを展開しています。
- このため、各企業では、海路・空路の輸送手段を組み合わせ、用途に応じてコストとスピードを最適なバランスにすることによって、生産工程全体のコストを削減することが重要となっています。

②取組の方向性

- 北九州港への国際コンテナ航路の寄港と北九州空港への国際貨物便の就航を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、本市経済の国際競争力を強化することを目的とします。
- 本市をはじめ九州・西中国に立地し、グローバルに展開する企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の物流サービスの充実を目指します。航路・路線誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進することにより、貨物の増加を図り、また貨物の増加がこれらの取組を加速させる好循環の構築を図ります。



③今後の主な取組み（案）

北九州港（太刀浦コンテナターミナル）

○　航路誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進

- 広域からの集貨
  - 荷主企業やフォワーダーに対し、物流改善やインセンティブ制度の活用を提案し、北部九州や瀬戸内地域に渡る広域からの集貨を実現します。
- ガントリークレーン等の更新
  - 船舶大型化への対応や荷役効率化を目的に、太刀浦第2コンテナターミナルの3基のコンテナクレーンを更新します。
- 蔵置能力の向上
  - 太刀浦第２コンテナターミナルにおいて、荷役作業の安全性確保と効率化を図るため舗装改修等の蔵置能力の向上及び老朽化したゲート更新を行います。
- デジタル物流システムの拡充
  - 国の連携基盤（サイバーポート）と、太刀浦コンテナターミナル業務システムを連携させることで、港湾物流手続のデジタル化を進め、手続の省力化、効率化を図ります。

北九州港（ひびきコンテナターミナル）

○　航路誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進

- 在来貨物のコンテナ化促進
  - 法的規制の緩和や施設の整備などにより事業者を支援し、在来貨物のコンテナ化を促進します。
- 製造業物流事業者の誘致
  - 原料の輸入や製品の輸出などで港を利用する製造業や、その物流を担う事業者を本市一丸となって誘致します。
- 岸壁の耐震化
  - 大規模な地震による災害が発生した際に、円滑な物資輸送や経済活動を支える上で必要な物流機能を維持するため、岸壁の耐震化を推進します。

北九州空港

○　路線誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進

- エアライン誘致（路線誘致）
  - 世界の多方面と多頻度でつながる路線の就航に向け、エアラインの誘致に取り組みます。
- 輸出入通関機能の強化（集貨）
  - 北九州空港内や周辺において、既存物流事業者倉庫の活用や物流事業者の進出を促すなど、輸出入通関の構築に取り組みます。
- 特殊大型貨物航空会社の誘致（創貨）
  - 特殊大型貨物の輸送ニーズを受け止めるため、特殊大型貨物航空会社の誘致に取り組みます。
- 滑走路の 3000m 化（機能強化）
  - 北米・欧州発着貨物や特殊大型貨物の直接輸送ニーズを受け止めるため、滑走路 3000m 化の事業主体となる国と連携した取組みを進めます。
- 貨物上屋の拡充（機能強化）
  - 高まる航空貨物需要を受け止めるため、貨物上屋の拡充に取り組みます。

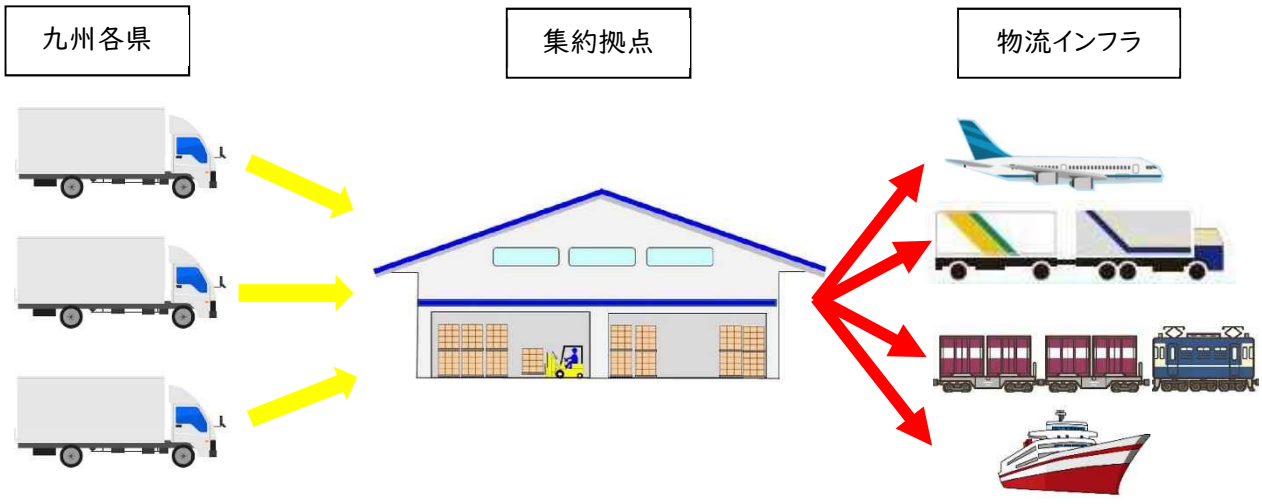
（2）九州エリアの物流集約拠点の形成

①背景

- 国内貨物輸送量は、長期的には、減少傾向ですが、近年は横ばいで推移しています。EC 市場は、2018 年には全体で約 18 兆円規模です。物販系分野では 9.3 兆円まで拡大しており、今後も成長が見込まれています。EC 市場の拡大に伴い、宅配便の取扱い件数も増加傾向です。
- 九州は、自動車産業をはじめとする製造業が多く立地しており、自動車関連部品、工業製品、化学工業品などが発送されています。
- 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少により、トラックドライバー不足が顕在化しており、今後、更に進展していくことが予想されています。
- トラックドライバーの時間外勤務の上限規制が適用（2024年）されることから、トラックによる長距離輸送が困難となり、配送計画の見直しが必要となってきます。
- 九州向けの荷物は、日用品、食料品等を取り扱うマルチテナント型物流倉庫等が大消費地近郊である福岡市、鳥栖市に立地しており、その拠点から九州各県へ配送されています。
- 九州から首都圏、関西圏等本州向けへの陸上輸送（九州発荷物）は、九州各県から各々輸送されています。今後、トラックドライバーの不足により、安定した輸送に影響が出ると見込まれています。

②取組の方向性

- 九州と本州の結節点である本市に、九州発荷物（EC、食品、農産品等）の集約拠点を整備し、荷物を大ロット化することで効率的に、首都圏、関西圏、海外へ輸送を行います。
- コスト・リードタイム等に応じ、陸海空の適切な輸送モードで大ロット輸送（効率的な輸送）を行います。



③今後の主な取組み（案）

○　民間事業者による物流施設の開発促進

- 民間活力の導入による物流施設の立地を促進します。
- 高速道路の IC 周辺等の交通利便性の高いエリア（物流施設集積エリア）に物流施設の立地を促進し、物流拠点の集積を目指します。
- 物流拠点推進室が窓口となり、手続関連部局（市、国、県）との連絡調整を実施し、民間開発を支援します。

○　物流事業者等の物流施設誘致

- 物流事業者等に対して、本市への物流施設立地へ向けた誘致活動を実施し、物流施設の集積を目指します。

○　物流施設の高度利用・機能強化への取組

- 本市に立地する物流事業者等の施設の高度利用・機能強化の取組を支援します。

○　モーダルシフト促進

- 国の補助メニュー（物流総合効率化法）の活用を支援します。
- 陸上輸送からフェリー輸送、鉄道輸送へのモーダルシフトを促進します。

○　拠点化実証プロジェクトの実施

- 集約拠点化の取組として、民間における九州の発貨物を本市に集積させる取組を支援します。

○　車両大型化に伴う特殊車両通行許可申請手続きの円滑化

- 車両大型化に伴う特殊車両通行許可申請手続きの円滑化を図るため、国等への働きかけを実施します。

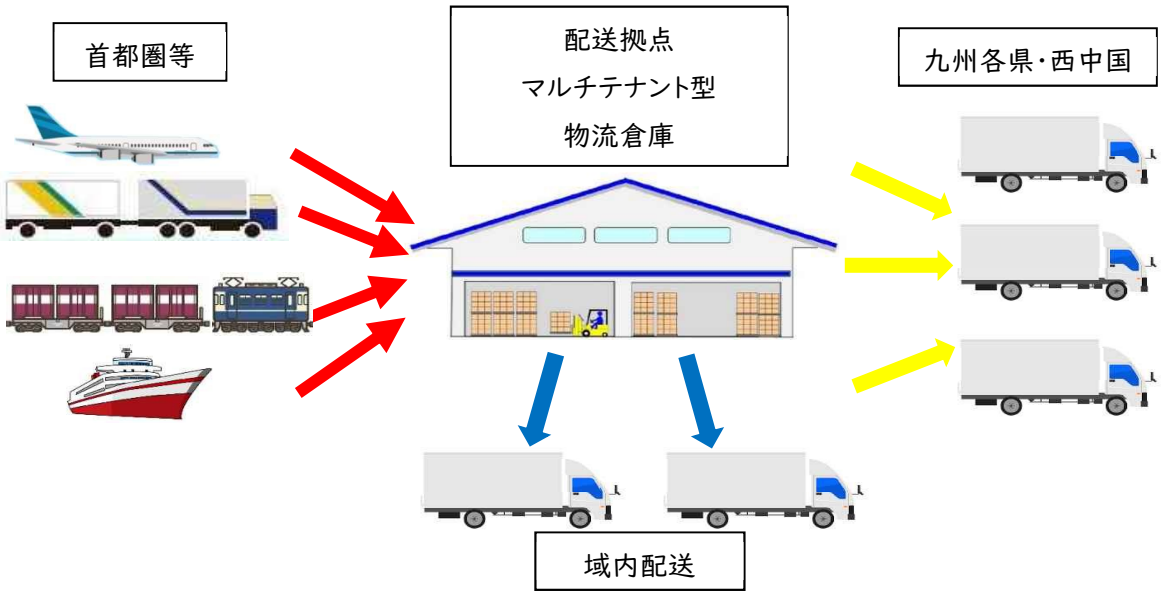
（3）九州・西中国エリアへの配送拠点の形成

①背景

- 九州向けの荷物は、日用品、食料品等を取り扱うマルチテナント型物流倉庫等が大消費地近郊である福岡市、鳥栖市に立地しており、その拠点から九州各県へ配送されています。
- 物流施設については、国内に2箇所程度（例：東日本、西日本エリア）設置する企業がありましたが、東日本大震災により、サプライチェーンが寸断されたことから、在庫保管を一部分散化する動きが発生しました。加えて、近年の災害の激甚化、頻発化に伴い、BCP の観点から物流ネットワークの再構築、再配置の動きが進んでいます。
- EC 市場等の成長に伴い、福岡都市圏の物流施設の需要は、今後も旺盛ですが、用地の不足、価格の高騰から同都市圏での立地は次第に困難な状況となっています。
- 近年の物流施設については、単なる保管だけでなく、ピッキング、加工、梱包等、多機能化しており、首都圏では、住宅地の周辺に立地するなど、労働力の確保は重要な要素となっています。

②取組の方向性

- 福岡市、鳥栖市の物流施設の賃料は上昇が続き、用地も不足していることから、今後、福岡市、鳥栖市から、より縁辺部へ物流施設の立地が進むと想定されます。
- 九州管内（福岡都市圏）、西中国エリアとのアクセス性に優れ、人材の安定的確保が可能な本市に九州・西中国エリアへの配送拠点の整備を促進します。
- 今後も成長が見込まれる EC 市場や一定期間の保管が可能な医薬品、家電、部品等（サプライチェーンの構築）の日用品から保管品まで多様な品目を取り扱う物流施設（マルチテナント）を誘致します。



③今後の主な取組み（案）

○　民間事業者による物流施設の開発促進

- 民間活力の導入による物流施設の立地を促進します。
- 高速道路の IC 周辺等の交通利便性の高いエリア（物流施設集積エリア）に物流施設の立地を促進させ、物流拠点の集積を目指します。
- 物流拠点推進室が窓口となり、手続き関連部局（市、国、県）との連絡調整を実施し、民間開発を支援します。

○　物流事業者等の物流施設誘致

- 物流事業者等に対して、本市への物流施設立地へ向けた誘致活動を実施し、物流施設の集積を目指します。

○　物流施設の高度利用・機能強化への取組

- 本市に立地する物流事業者等の施設の高度利用・機能強化の取組を支援します。

（4）物流基盤を活かした成長産業の拠点形成

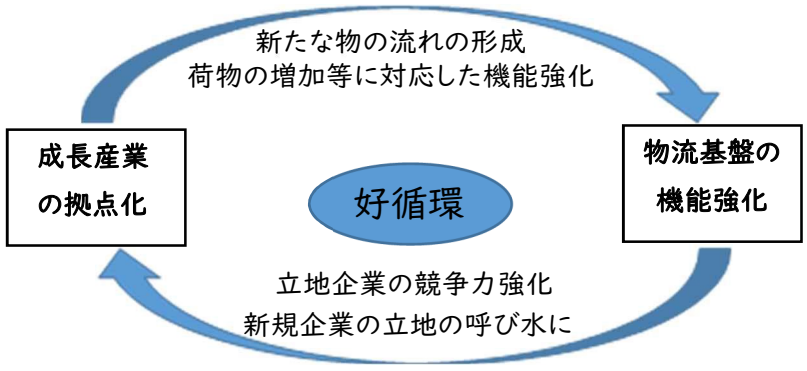
①背景

- 物流は企業活動に必須のものであり、物流基盤の機能強化は、製造業をはじめとする企業の競争力向上に繋がり、企業の新規立地の呼び水となります。
- 本市は充実した物流基盤を有し、地理的にも九州と本州の結節点となるなど優位性を有しています。これを活かし、物流を活性化させるためには、集貨を強化するとともに、新規企業の立地による創貨を進めていきます。
- 本市は日本の産業拠点として発展した歴史から、自動車、半導体、素材・部品等を中心とした産業が集積・高度化しており、近年注目されている環境・エネルギー産業の立地も見られています。
- また、これらの産業集積・高度化に加えて、近年では北九州空港からの半導体製造装置や自動車部品関連の輸出実績の伸長、民間団体と連携した航空関連産業の誘致や風力発電関連産業の総合拠点化への動きなど、新たな成長産業の集積に向けた機運が醸成されてきています。
- 自動車業界は、CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）、MaaS（サービスとしてのモビリティ）など新たな潮流への対応を求められる転換期にあります。この転換期に対応していくことで、既存の関連産業に加え、次世代自動車関連産業の立地推進が図られると考えられます。

②取組の方向性

- 本市の物流基盤やその機能強化を背景に、成長産業（風力発電関連産業、半導体関連産業、次世代自動車関連産業、航空関連産業）の立地を推進することにより創貨を促進し、新たな物流を形成します。
- 成長産業の拠点化による新たな物の流れを創出し、それに対応した物流機能の強化に繋げることで、好循環を形成します。

○好循環のイメージ



③今後の主な取組み（案）

成長産業の誘致

○　風力発電関連産業総合拠点化の推進

- ①「風車の積出し拠点」、②「風車部品の輸出入/移出入拠点」、③「風車のオペレーションやメンテナンスを行うO&M拠点」、④「背後地に風車関連産業を集積した産業拠点」の4つの拠点機能を備えた総合拠点化を推進します。

○　半導体関連産業の誘致

- 半導体の需要は世界的に高まっており、国内外との取引が見込まれる産業であることから、新たな企業の誘致や市内企業の機能拡充を推進します。

○　次世代自動車関連産業の誘致

- 電動化に伴う関連産業の誘致に取り組むとともに、市内部品サプライヤーに対して電動化対応の技術力向上支援等を行い、次世代自動車関連産業の立地を推進します。

○　航空関連産業拠点化の推進

- 機体やエンジンなど部品点数が多く、高い品質レベルが求められる航空関連産業は製造業にとっても新たに挑戦する分野になっています。市外からの誘致を進めるほか、培った技術力を活かして新規参入を目指す市内企業の支援を行い、付加価値の高い製品を取り扱う企業の集積を目指します。

物流基盤の機能強化

○　北九州港・北九州空港の機能強化（再掲）

○　主要幹線道路の整備による市内の渋滞対策、物流ネットワークの機能強化、地域間の連携・交流促進を図ります。

○　物流施設の高度利用・機能強化（再掲）

（5）産学官連携による物流施策推進体制の構築

①背景

- 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少により、トラックドライバー不足が顕在化しており、今後、更に進展していくことが予想されています。
- トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、約2割長く、働き方改革を進める必要があります。長時間労働の一因には、荷待ち時間の発生と荷役作業（積込み、取卸し）の発生が大きいです。
- 政府は、2050 年カーボンニュートラルと 2030 年温室効果ガス 46%削減（2013 年度比）することを宣言しました。2018 年度の運輸部門の CO_2 排出量は、全体の 18.5%を占めており、排出量削減に向けた取組が求められています。
- 物流施設における業務は、保管のみならず、ピッキング、加工、梱包等、多機能化しており、それに伴い雇用も生まれていますが、人材の安定的な確保も施設立地の重要な要素です。また、物流施設へのアクセスの確保など従業員、アルバイトが働きやすい労働環境等、ニーズが高度・多様化しています。
- 労働力不足や労働環境の改善等への対応のため、物流業界の DX を積極的に推進する必要があります。物流 DX の実現のためには、物流現場の課題を把握するとともに、先進技術等も活用した物流の高度化のため、企画・提案できる人材の育成が必要です。

②取組の方向性

- 物流が抱える諸課題の解決や、次世代を見据えた持続可能な物流を実現するため、物流に携わる事業者、有識者、行政で構成する「（仮称）物流懇話会」を設立します。
- 勉強会やシンポジウム等を通して、物流の抱える課題の共有や、その解決のために必要な方策を深化していくとともに、課題解決に向けた機運の醸成を図ります。

③今後の主な取組み（案）

物流施策推進体制の構築「（仮称）物流懇話会」の設立

「（仮称）物流懇話会」において、以下のテーマでシンポジウムや勉強会を実施

○　輸配送の効率化・生産性の向上

- パレットの導入支援を行うことにより、トラック等の荷積み・荷降ろし作業の効率化を支援します。
- 倉庫等の物流施設内において、産業用ロボットの導入支援を行うことで、倉庫内作業の効率化や労働生産性の向上を図ります。

○　次世代物流の実現

- 次世代物流プロセスにおける開発を支援します。

○　物流人材確保・育成

- 物流施設等において、女性や高齢者など、多様な人材が働き易い職場環境を整備するための支援を行います。
- 物流人材の確保のため、物流施設等への交通アクセス確保の支援を検討します。
- 本市の物流業界を牽引していく高度物流人材を創出するため、企業で物流に携わる社員を対象としたリカレント教育環境の整備を行います。

2 物流施設の集積用地の確保に向けた取組み

リーディングプロジェクトの実施にあたっては、物流インフラの後背地に物流施設や製造業等の立地が必要となってきます。後背地にそのような施設が立地できるよう、用地の確保に向けた取組みを行っていきます。

高速道路のインターチェンジ周辺や港湾、空港の周辺など交通利便性の高いエリアを物流施設誘導エリアと設定し、このエリアを中心に、物流施設等の立地を支援していきます。

このような取組みにより、民間開発を呼び込むことを目指します。

3 物流リーディングプロジェクト図

物流リーディングプロジェクトについて、よりイメージし易くなるよう、次ページ以降にプロジェクトの内容を市域の地図上に記載した「物流リーディングプロジェクト図」を掲載しています。

物流リーディングプロジェクトの推進により、本市の物流活性化を図ります。

物流リーディン

風力発電関連産業の総合拠点化の推進

・成長産業による新たな物流の形成
・地域経済の活性化

ひびきコンテナターミナル

○航路誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進
・在来貨物のコンテナ化促進
・物流事業者の誘致活動
・岸壁の耐震化

半導体関連産業の立地推進

・新たな企業の誘致や市内企業の機能拡充の推進

次世代自動車関連産業の立地推進

・自動車や半導体等の基幹産業の振興
・自動車電動化に伴う関連産業の誘致
・物流基盤を活かした物流効率化による生産性の向上、企業の競争力の強化
・次世代自動車関連産業の立地による雇用の創出

航空関連産業拠点化の推進

・新たな企業の誘致や新規参入を目指す市内企業の支援

グプロジェクト図
太刀浦コンテナターミナル
西中国方面
産業を支える港
（成長産業関連部品輸出入拠点）
北九州貨物ターミナル駅
・集配、配送機能強化
・モーダルシフト促進
太刀浦コンテナターミナル
○航路誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進
・広域からの集貨
・ガントリークレーン等の更新
・蔵置能力の向上
・デジタル物流システムの拡充
下関北九州道路
関門海峡
物流拠点
（西港地区）
北九州貨物ターミナル駅
（モーダルシフト拠点）
小倉フェリーターミナル
物流拠点
（新門司周辺）
新門司フェリーターミナル
・九州のモーダルシフト拠点の推進
新門司フェリーターミナル
（モーダルシフト拠点）
小倉北区
物流拠点
（小倉東IC周辺）
空港アクセス強化
恒見朽網線
（吉田・恒見工区）
北九州空港
産業を支える空港
（半導体装置等輸出入拠点）
恒見朽網線
（曽根新田工区）
北九州空港
○路線誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進
・エアライン誘致
・輸出入通関機能の強化
・特殊大型貨物航空会社の誘致
・滑走路の3000m化
・貨物上屋の拡充
小倉南区
東九州方面
物流施設の立地促進
・民間活力の導入による物流施設の立地促進
・高速道路のIC周辺等の交通利便性の高いエリア（物流施設誘導エリア）を中心に集約・配送拠点の立地を促進
イメージ
凡例
完了済区間
概成済区間
市街化区域
九州・東九州自動車道
都市高速道路
都市モノレール
区画整理施行区域

第7章　まとめ・本市の目指す姿について

1　本市の目指す姿

ここまでの構想の内容を図示すると、下図のとおりになります。

この構想を推進していくことにより、

①　陸・海・空の結節点周辺エリアを中心に、物流関連施設の集積を図る

②　各種輸送モードを組み合わせ、多種多様な物流ニーズと時代の変化に対応できる街

を目指します。

■本市の目指す姿のイメージ図

2 構想の推進により生じる効果

構想に基づき施策やリーディングプロジェクトを推進することにより、本市物流の活性化をはじめとして、物流関連施設等への民間投資を呼び込み、雇用の創出を目指します。構想を推進するにあたり、以下のように目標値を定めます。

●構想の推進による効果の目標値		
物流関連施設等への民間投資額	[2022～2026 年の 5 年間] 延べ **390 億円**	[2022～2031 年の 10 年間] 延べ **1,000 億円**
物流関連施設等の立地件数	[2022～2026 年の 5 年間] 延べ **25 件**	[2022～2031 年の 10 年間] 延べ **60 件**
雇用の新規創出	[2022～2026 年の 5 年間] 延べ **550 人**	[2022～2031 年の 10 年間] 延べ **1,600 人**

※[2022～2031 年の 10 年間]は参考値

構想に盛り込んだ施策とリーディングプロジェクトを推進する当面５年程度の期間について、上記の表のとおりに目標値を定めました。また、物流に関する施策の内容が多岐にわたり、その効果が具体的に現れるまでに要する期間も長短があると考えられることから、より長期の１０年間についても目標値を設定することとしました。

第 １ 章でも述べたように、物流を取り巻く環境は激変の最中にあることから、その変化の動向や目標への到達状況等も踏まえて、今後も目標値は適時見直しを行っていく予定です。

今回策定する構想を全市的に推し進めることにより、上記目標の達成に向けて積極的に取り組んでいきます。

New U

あたらしいことを、はじめやすい都市。
福岡県北九州市。

北九州市 産業経済局 物流拠点推進室
（お問合先）
〒803-8501 福岡県北九州市小倉北区城内１番１号
TEL ： 093-582-2296　　FAX ： 093-582-1202