

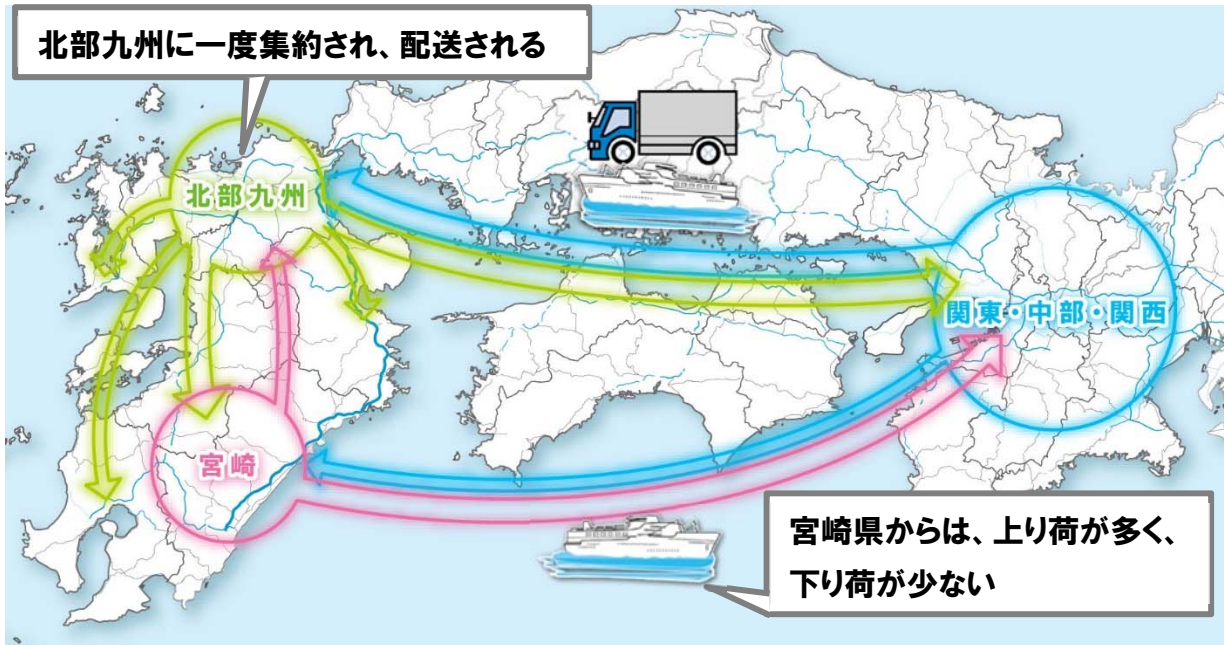
2. 県北地域の国内長距離輸送に関する現状と課題

2-1

2-1. 県北地域の国内長距離輸送に関する現状

(1) 九州の国内物流の特徴

九州への関東・中部・関西方面からの貨物は、陸路・海路で北部九州に一度集荷され、九州各地に輸送される物流システムとなっている。宮崎県からは上り荷が多く、下り荷が少ないとされているが、関東・中部・関西方面からの下り荷がないわけではない。



▲九州の国内物流の特徴

(2) 長距離トラック輸送の現状

① トラックドライバー不足

長距離トラックの労働力確保は厳しい状況にある。若い人が入ってこない。若い人は、その日の内に家に帰れる仕事を求めており、家に数日帰れない仕事に就かない状況にある。募集してもほとんど若い人が来ないため、トラックドライバーは全産業平均に比べて平均年齢が高く、高齢化が進行しており、40歳以上のドライバー数の割合が増えている一方、若年者のトラックドライバーは年々減少している。

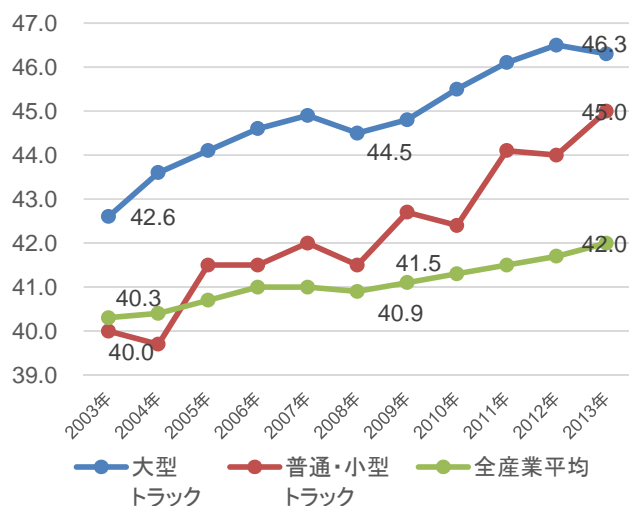
また、若い人で大型免許を取得する人も少ない。団塊の世代が引退した後の労働力不足を懸念している。

明るい話題としては、18歳以上から3.5t以上～7.5t未満が運転できる「準中型免許」が新設されること。我々としては、高校卒業した人を雇いたかったが、これまでは実質20歳以上でなければ中型免許を取ることができず、トラックの運転ができなかった。準中型免許が新設されるおかげで、高校卒業後すぐに免許が取得でき新たな担い手と期待できる。

(以上、宮崎県トラック協会のヒアリング結果を引用)

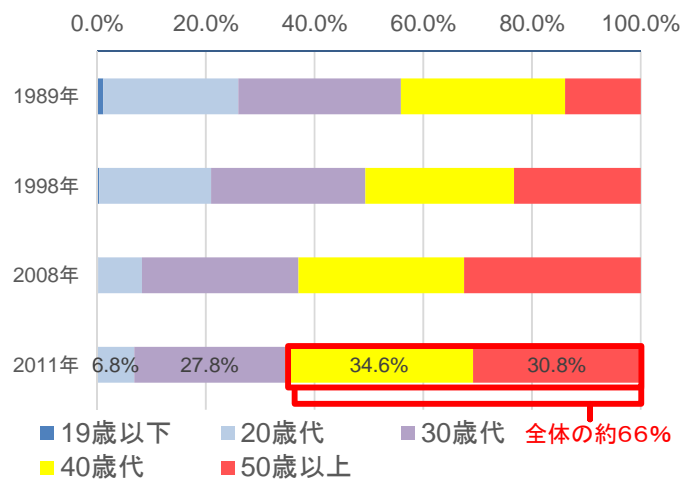
ドライバー不足は日に日に深刻化しており、危機意識は広がってきている。企業間の協力体制強化やドライバーの労働環境改善も含め、総合的な物流対策が求められている。

トラックドライバーの平均年齢



出典：平成26年度 交通政策白書

トラックドライバーの年齢構成



出典：公益社団法人全日本トラック協会作成資料

②法令順守（トラック運転者の労働時間等についての改善基準告示一覧など）

荷主は、ドライバーの労働時間に関係なく依頼してくる。しかし、延着があると荷物の遅れの責任はドライバーに来るとい問題がある。物流業者は、労働時間の問題を最低でもクリアする必要があり、人材の確保が難しい状況のなか、給与・福利厚生を含めて、他産業以上に良くすることが求められる。現状だと、他よりも労働条件が良いとはいえない。

（以上、宮崎県トラック協会へのヒアリング結果を引用）

なお、これまで「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間および休息期間の特例について（特例通達）」により、ドライバーのフェリー乗船時間のうち2時間（乗船時間が2時間未満の場合にはその時間）を拘束時間、残りを休息時間としていたが（上下船時のドライバーの作業時間を考慮した措置であった）、2015年9月1日から、トラックドライバーのフェリー乗船時間は原則として全て休息期間として扱われるようになった。

③モーダルシフト

地域経済活動を支える上で物流の円滑化が非常に重要であるが、物流の主たる手段であるトラック輸送は、現在様々な問題を抱えている。特に、法令順守、輸送コスト、ドライバー不足が深刻であり、改善に向けた動きとして、関東・中部・関西方面への輸送手段として海運をはじめモーダルシフトの動きがみられる。

トラック運転者の労働時間等についての改善基準告示一覧

（平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号）


区分	改善基準告示の内容
拘束時間	一箇月 293時間 労働協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲において320時間までの時間まで延長できる。 1日 原則 13時間 最大 16時間 （15時間超えは1週間について2回以内）
運転時間	2日を平均して1日当たり9時間 2週間平均で1週間当たり44時間
連続運転時間	4時間以内 （運転の中断は1回連続10分以上、かつ合計30分以上の運転離脱が必要）
運行時間	の運行における時間 144時間 最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間（ただし、フェリーに乗船した場合における休息期間を除く。）
休息期間	継続 8時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・休息期間の特例	休息期間の分割 1日（始業から24時間）において1回が継続4時間以上、合計10時間以上に分割可（業務の都合上やむを得ない場合で、一定期間の勤務回数の1/2以内（最高でも2ヵ月のうちの1ヵ月））。 ただし、フェリー乗船時には適用しない。
	2人乗務の場合 2人乗務（ベツト付き） 最大拘束時間を20時間まで延長可、休息期間は4時間まで短縮可 2日における拘束時間は21時間を超えないこと。
	隔日勤務の場合 夜間4時間以上の仮眠を与える場合は、2週間について3回を限度に2日における拘束時間を24時間まで延長可（2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）まで）
フェリー乗船の場合	勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、乗船時間は原則として休息期間として取り扱い、 休息期間8時間から減算することができる 。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の1/2を下回ってはならない。
時間外労働の協定	時間外労働協定における一定期間は、2週間及び1箇月以上3箇月以内を協定する。
休日労働	2週間に1回以内 、かつ1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内
労働時間の取扱	労働時間は拘束時間から休息時間（仮眠時間を含む）を差し引いたもの 事業場以外の休息時間は、仮眠時間を除き3時間以内
休日の取扱	休日は休息期間に24時間を加算した期間 いかなる場合であっても30時間を下回ってはならない。
適用除外	緊急輸送、危険物輸送等の業務については、厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外

トラック





法令遵守



人材不足
(高齢化)

モーダルシフト

フェリー・RORO船

フェリー




鉄道貨物



④トラック運送業の生産性の向上・労働条件改善

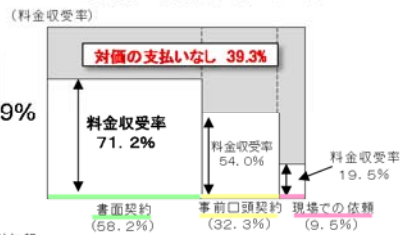
近年の我が国の物流は、トラック積載率が41%に低下するなど様々な非効率が発生しており、生産性を向上させ、将来の労働力不足を克服し、経済成長に貢献していくことが必要であるため、国では、①荷主協調のトラック業務改革、自動隊列走行の早期実現など「成長加速物流」、②受け取りやすい宅配便など「暮らし向上物流」を推進。物流事業の労働生産性を2割程度向上させることを目標に検討されている。

我が国の物流を取り巻く現状

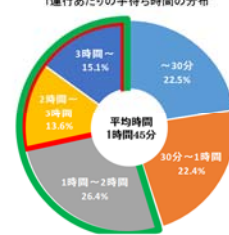
■トラックの輸送能力の約6割は未使用



■約4割の荷役業務で対価が支払われていない

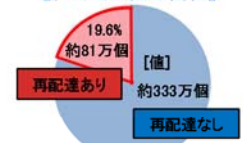


■1運行で2時間弱の手待ち時間が発生



■宅配便の約2割は再配達

【再配達の発生割合】



■天井高さ3mでは、70%以上の路線トラックが屋内駐車場に入れない

オールジャパンの物流力を結集し、物流を大幅に効率化・高度化する「物流生産性革命」を断行

(1) 移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上。

→ 我が国産業と経済の成長を加速化(「成長加速物流」)

(2) 連携と先進技術で、利便性も生産性も向上。

→ 国民の暮らしを便利に(「暮らし向上物流」)

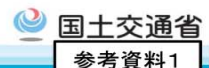
【数値目標】(案)

物流事業(トラック・内航海運・貨物鉄道事業の合計)の就業者1人・1時間当たりの付加価値額※を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年までに2割程度向上させる。

※ 人件費、経常利益、租税公課、支払利息、施設使用料の合計

出典：国土交通省作成資料

トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組み



- トラック運送業を含めたサービス業の生産性向上及び中小企業の取引条件の改善は、GDP600兆円の達成に向け、重要な課題
- 国土交通省においては、政府全体の取り組み(※)と連携しながら、トラック運送業の生産性向上、労働条件改善に向け、以下の取り組みを推進

(※) サービス業の生産性向上協議会(平成27年度設置)
下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議(平成27年度設置)

①<トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について>：国土交通省及び厚生労働省の取組み

- 取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される協議会を中央及び全都道府県に設置。
- 労働基準法の改正案において、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ(25%→50%)の適用が平成31年4月からとされていることを踏まえ、検討及び好事例の横展開等の取組みを平成30年度中までに実施。
- 平成28年度は、
 - (1)長時間労働削減に向けたパイロット事業 及び
 - (2)適正運賃・料金収受に向けた議論の深化を実施予定

②<トラック運送業の生産性向上協議会について>：政府全体の取組み

- サービス業のうち、特に生産性向上が求められる5産業(トラック運送業、小売業、飲食業、宿泊業及び介護業)については、平成27年度、「サービス業の生産性向上協議会」を設置して議論を開始。
- このうち、トラック運送業に関する「トラック運送業の生産性向上協議会」は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」と合同開催。
- 「取引環境改善」「労働条件改善」の2つの視点に加え、IoT等先端技術を用いた生産性向上の方策についても検討を実施。

出典：「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会資料」国土交通省・厚生労働省

(3) 港湾のサービスと利用実態

① 細島港のサービス

重要港湾である細島港の定期国内長距離輸送は、RORO 船及びコンテナ船による運航がされており、RORO 船の大型化やデイリー化が望まれている。

■RORO 船

- ・ 細島-大阪 八興運輸（大阪-千葉 大王海運）
- ・ 細島-東京 川崎近海汽船

■コンテナ船

- ・ 細島-神戸（井本商運、OOCL）



平成28年3月現在

航路名		船会社	開設年月	便数/週	運行スケジュール	就航船舶 <small>(09 船が積載することの出来る貨物の総重量)</small>	積載能力	船舶代理店等 (電話番号)
コンテナ	韓国航路 細島-釜山	長錦商船 (SINOKOR)	H13年6月 (H5年12月)	1便	細島(金)-ひびき-釜山(日)…釜山(水)-馬山-下関-門司	SINOKOR ULSAN (4,130DW)	255TEU	八興運輸 (0982-56-0052)
		南星海運 (Nam-Sung)	H7年3月	1便	細島(土)-釜山(日)…釜山(水)-釜山新港(木)-志布志-油津(土)	LIBERTY STAR (9,164DW)	706TEU	日本通運 (0982-56-1612)
		KMTC	H25年6月	1便	細島(水)-釜山(木)-伊万里-熊本-長崎-釜山(日)-門司-志布志	SANNY MAPLE (5,834DW)	342TEU	
		APL	H12年10月	1便	細島(火)-宇部-釜山(木)-博多-大分-釜山(土・日)-志布志	COLOMBO (6,491DW)	319TEU	センコー (0982-52-3151)
	韓国・中国航路 細島-釜山-上海	南星海運 (Nam-Sung)	H27年1月 (H25年5月)	1便	細島(水)-釜山(木)-蔚山(金)-光陽(日)-寧波(火)-上海(水)…上海(金)-釜山(火)-釜山新港(水)-清水-常陸那珂-仙台-小名浜	STAR EXPRESS STAR UNIX STAR CLIPPER STAR PIONEER STAR SKIPPER	953TEU 962TEU 962TEU 953TEU 962TEU	日本通運 (0982-56-1612)
中国航路 細島-上海	神原汽船	H25年10月	1便	細島(火・水)-志布志-寧波(金)-上海(土)…天津(火)-大連(木)-青島(金)-福山-水島-広島	RESURGENCE(11,247DW), CONTRAIL SKY(12,587DW), TRIDENT(12,550DW)	915TEU 907TEU 907TEU	八興運輸 (0982-56-0052)	
神戸航路 (フィーダー) 細島-神戸	井本商運	H7年11月	1便	細島-神戸	太平丸 (1,326DW)	120TEU	日本通運 (0982-56-1612)	
	OOCL	H19年1月	1便	細島(土)-神戸(月)…神戸(金)-志布志-油津	つるみ、てんま (1,350DW, 1,438DW)	140TEU	センコー (0982-52-3151)	
RORO	大阪航路 細島-大阪-宮崎	八興運輸	H13年10月	3便	細島(火・木・日)-大阪-宮崎 ※大阪で積替えにより千葉へ接続 (大王海運) H21年4月～	はっこう21 (2,187GT)	12mシャーシ42台	八興運輸 (0982-56-0052)
	東京航路 細島-東京-油津	川崎近海汽船	H18年8月	2便	細島(月・木)-東京-油津	南王丸 (9,832GT)	12mシャーシ128台	川崎近海汽船 (0987-21-1701) センコー (0982-52-3151)

▲細島港の概要

出典：宮崎県HPみやぎきの港 2016

②細島港の背後圏

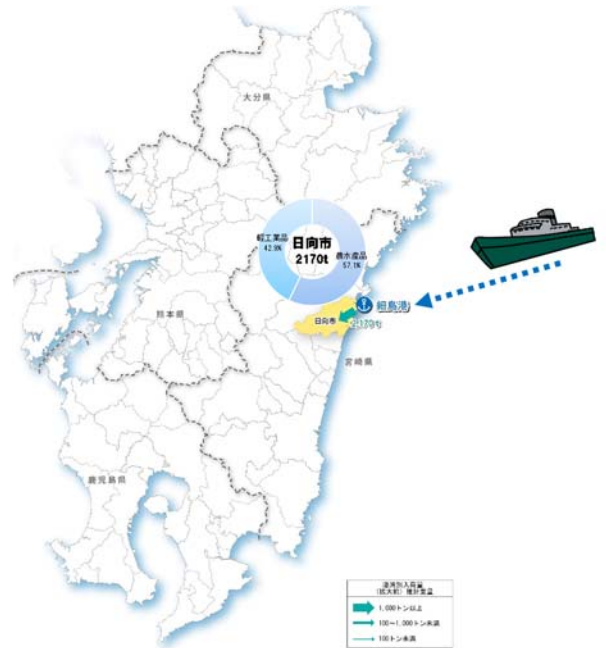
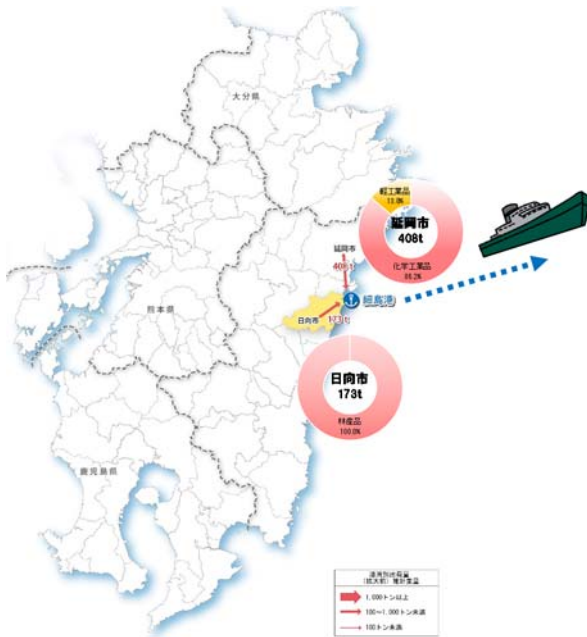
現状では細島港の運航サービスが高いとはいえず、細島港を利用する背後圏は延岡市や日向市を中心とする狭い地域に限られている。

○細島港 細島-大阪 八興運輸（週3便）

細島-東京 川崎近海汽船（週2便）

【九州からの出荷】

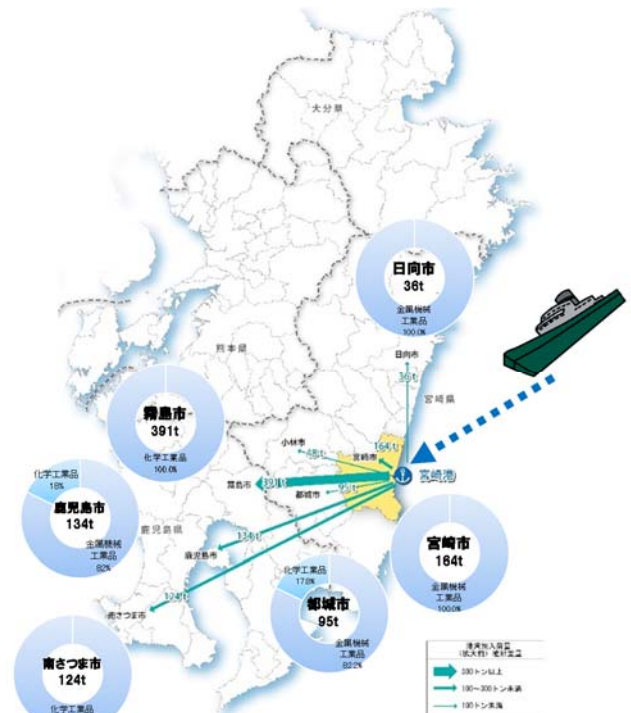
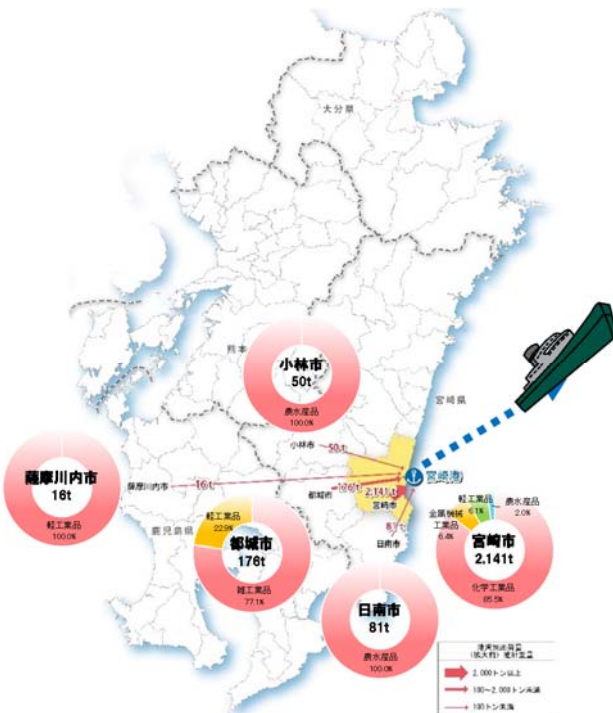
【九州外からの入荷】



○宮崎港 宮崎-神戸 宮崎カーフェリー（週7便）

【九州からの出荷】

【九州外からの入荷】



出典：H22年物流センサス（3日間調査）
バルク貨物と想定される貨物を除いている。

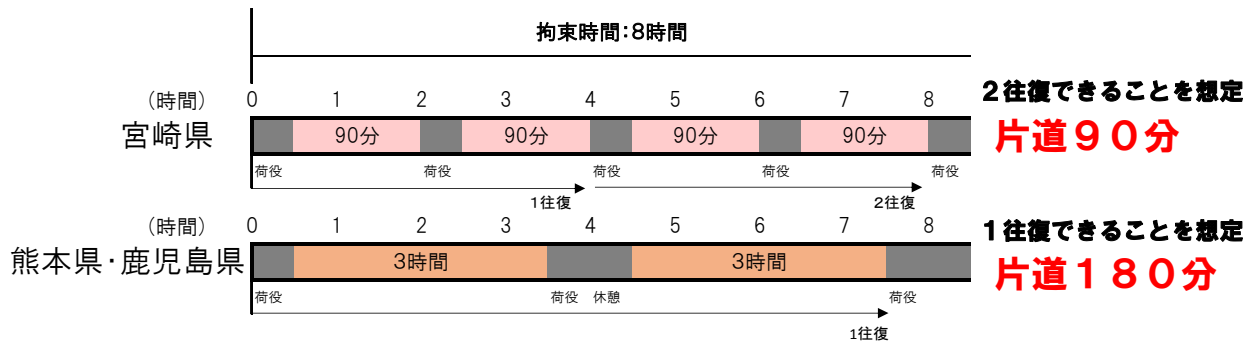
③各港湾からの時間圏

東九州地域各港からの時間圏について、現況と道路整備進捗時の変化について整理する。
所要時間は、交通量推計における配分速度（終速）を用いる。

▼時間圏作成の条件

対象とする港	ネットワーク			時間圏	
	現況 (一般道のみ)	現況 (高速道利用)	将来 (九州中央道+ 東九州道利用)	60分・90分	120分・180分
・臼杵港(フェリー)	○	○	○	○	
・細島港(RORO)	○	○	○	○	○
・宮崎港(フェリー)	○	○	○	○	
・志布志港(フェリー)	○	○	○	○	

港湾背後圏については、ドライバーの労働条件から、宮崎県であれば1日2往復できる想定
の片道90分、熊本県や鹿児島県は1日1往復できる想定片道180分がひとつの目安となる。

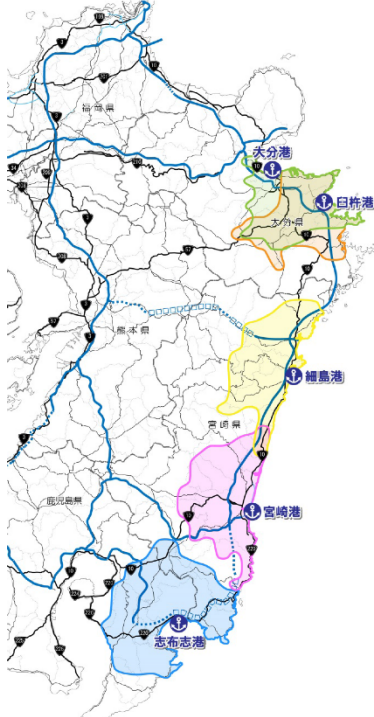


▲所要時間の設定(根拠イメージ)

細島港を中心として将来的には90分で五ヶ瀬町付近へ到達できるなど、九州中央道沿線で背後圏が広がる。

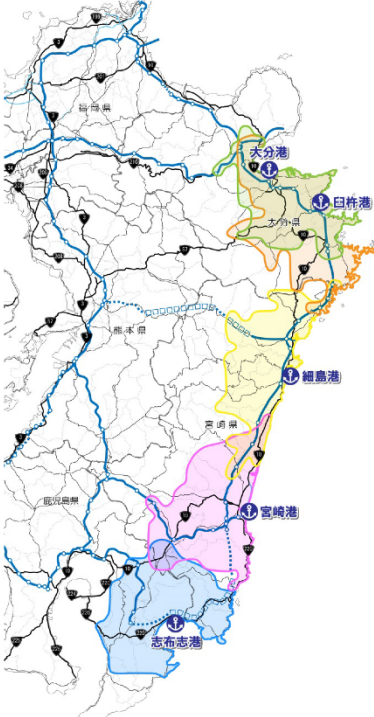
■60分圏

◇現況(一般道利用)



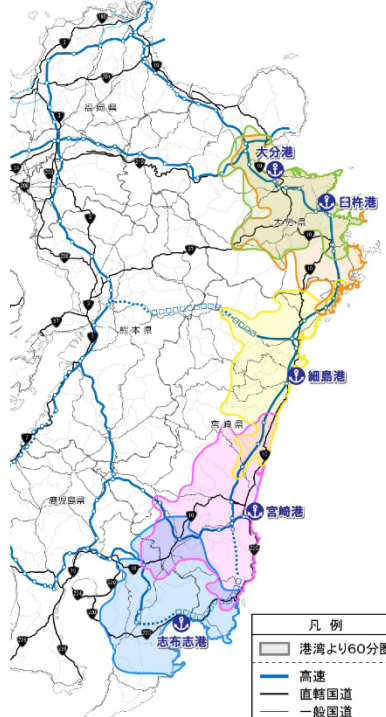
・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇現況(高速道利用)



・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇将来(九州中央道+東九州道利用)

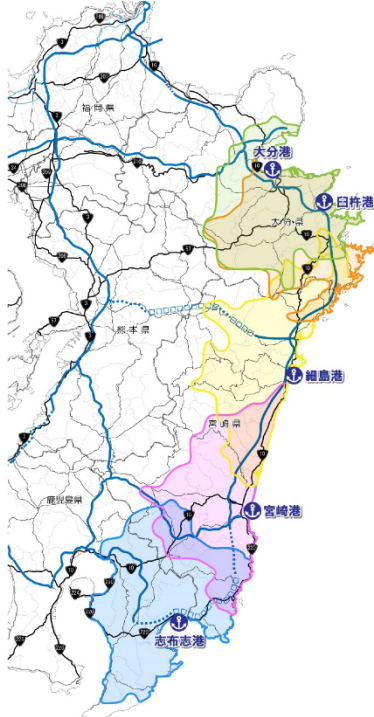


・H42将来ネット(東九州道:事業化ネット、九州中央道:全線整備、中九州横断道路:全線整備)
・所要時間はH42交通量推計結果の平均速度より算出。

凡例	
■	港湾より60分圏
—	高速
—	直轄国道
—	一般国道

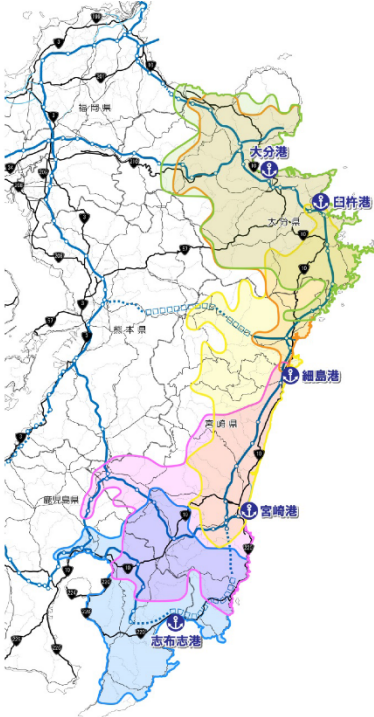
■90分圏

◇現況(一般道利用)



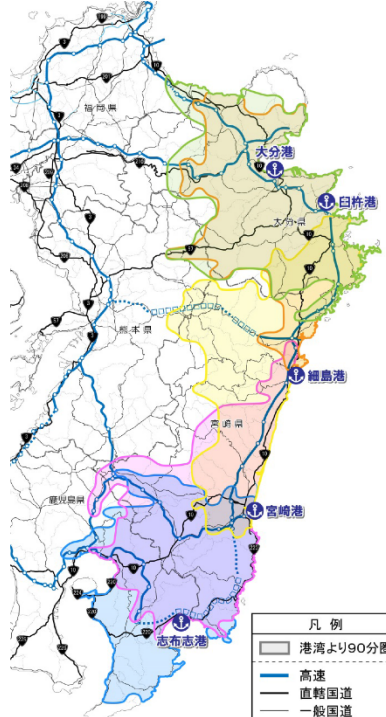
・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇現況(高速道利用)



・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇将来(九州中央道+東九州道利用)



・H42将来ネット(東九州道:事業化ネット、九州中央道:全線整備、中九州横断道路:全線整備)
・所要時間はH42交通量推計結果の平均速度より算出。

凡例	
■	港湾より90分圏
—	高速
—	直轄国道
—	一般国道

さらに、将来的には細島港から 180 分で熊本市内に到達できるようになり、九州中央道沿線で大きく時間圏の拡大が図られる。

九州中央道全線開通は、細島港の背後圏拡大による物流サービスの向上と効率化が期待されるとともに、モーダルシフトやドライバーの労働環境改善にも寄与できる。

■ 120 分圏

◇ 現況(一般道利用)



・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇ 現況(高速道利用)



・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇ 将来(九州中央道+東九州道利用)

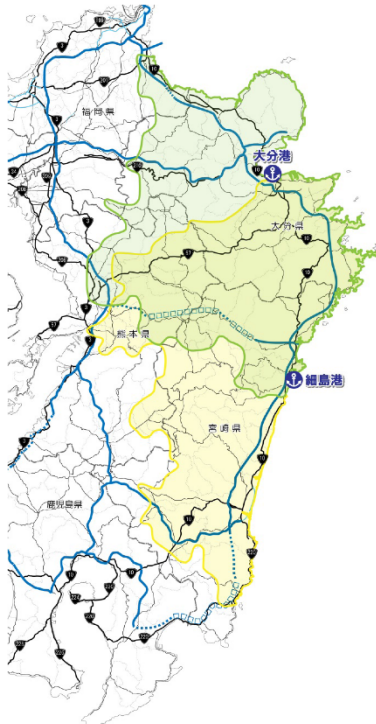


・H42将来ネット(東九州道:事業化ネット、九州中央道:全線整備、中九州横断道路:全線整備)
・所要時間はH42交通量推計結果の平均速度より算出。

凡例	
	港湾より120分圏
	高速
	直轄国道
	一般国道

■ 180 分圏

◇ 現況(一般道利用)



・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇ 現況(高速道利用)



・H27現況ネット
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇ 将来(九州中央道+東九州道利用)



・H42将来ネット(東九州道:事業化ネット、九州中央道:全線整備、中九州横断道路:全線整備)
・所要時間はH42交通量推計結果の平均速度より算出。

凡例	
	港湾より180分圏
	高速
	直轄国道
	一般国道

2-2. 県北地域の国内長距離輸送に関する課題

県北地域の物流課題は、①船舶サービス（荷主・運送）、②陸上サービス（荷主・運送）、③船主企業経営（船主）の視点から、以下のような項目が挙げられる。

■地域の物流課題

船舶サービス【荷主・運送】

- 運航サービス(運航頻度、航路数)
- 輸送量の拡大
- リードタイム^{※4}の短縮
- 港湾利用の確実性向上
- 運航サービスの情報拡大



陸上サービス【荷主・運送】

- スtock機能不足
- ロット^{※5}不足によるコスト増
- 載せ換えによるコスト増
- シャーシ^{※6}への投資
- 高速道路料金の負担
- 高速道路ネットワークの強化
- 地震津波の発生
- ドライバーの労働条件の確保



船主企業経営【船主】

- 潜在需要の確保、安定的な貨物の確保
- 荷主企業の人手不足
- シャーシの効率的な運用
(上り下り、生産地・消費地と港湾)
- 燃料高騰時のリスクヘッジ^{※7}
- 新造船への投資
- 岸壁・ふ頭用地の確保



(1) 船舶サービスの課題

細島港が九州のなかでも関東・中部・関西に近いメリットを活かして、船舶サービスの強化により、優位性を高めることが必要である。

○船舶サービスの質・量の強化

○細島港を選択してもらうための情報提供、優位性の向上

■船舶サービスの課題

項目	現状と課題
運航サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・細島港の国内定期航路の航路数や運行頻度は、九州各港に比べて低いため、出荷する産品や製品の特性によっては利用が制限される。 ・関西方面：RORO船（はっこう 21）で週3便運航 ・関東方面：RORO船（南王丸）で週2便運航 ・デイリー運航^{※8}でないため、出荷する製品などの特性によっては、利用が制限される。 ・運航サービスが低いことから、他港に比べ背後圏が狭い。
輸送量の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・シャーシでは、はっこう 21 で 45 台、南王丸で 126 台が現状の積載枠であり、今後細島港の利用を増やす上では、限られた積載枠となっている。 ・枠にあふれた場合、他ルート輸送による物流コストが増加するだけでなく、後の物流行程の効率性が低下し、トラックドライバーの労働環境も低下する。
リードタイムの短縮	<ul style="list-style-type: none"> ・他手段に比べて目的地までに比較的多くの所要時間（リードタイム）を要する。 ・また、延岡・日向地域から関東市場への出荷では、空路以外はいずれも3日目販売となり、青果市場への生鮮品輸送面で他地域と比較すると競争力が低い。
荒天時の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・九州は台風の通過路上にあり、荒天時には運休が発生し、陸路に切り替えなければならない場合がある。
運航サービスの情報拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・細島港の知名度が低いことから、物流の選択肢に入っていない。 ・港湾利用に関するサービス、支援制度等に関する情報発信が不足しており、荷主が船便を利用する機会を逸している。 ・熊本方面、関西・関東方面の需要の情報入手が非効率。 ・企業間の情報交換、マッチングなど情報入手する機会が少ない。

(2) 陸上サービスの課題

無料区間である九州中央道などの道路ネットワークの充実による背後圏の拡大とともに、効率的に貨物を集荷し、ストックや仕分け、配送する仕組みづくりが必要である。

○九州中央道などの道路ネットワークを活用した背後圏の拡大

○効率的で経済的な陸上サービスの構築

■陸上サービスの課題

項 目	現状と課題
ストック機能不足	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県北地域で活発な工業を中心とした企業は、原材料を輸移入し、製品を輸移出するため、大量の貨物を輸送する。ユーザーのオーダーによっては、材料や製品を保管する必要があり、特に景気低迷時は大量のストック施設が必要になることから、物流コスト削減には安価な倉庫が求められている。 ・ また製材など製品によっては、濡らさないための倉庫が必要であるが（濡れると商品価値が低下する）、細島港は背後地にスペースや倉庫が少ない。 ・ 倉庫に関しては、固定資産税の減免措置が望まれる。
ロット不足によるコスト増	<ul style="list-style-type: none"> ・ RORO 船でのシャーシ輸送は大量輸送であるため、農産品など少量では物流コストが割高になる。また、載せ替えは、コストの増加、製品へダメージが懸念される。 ・ 工業製品の場合も自社に一定量のストックが可能な倉庫を有している企業が少なく、小ロットで多頻度出荷している企業が多い。
載せ換えによるコスト増	<ul style="list-style-type: none"> ・ 倉庫と工場が離れているなど、保管や出荷に際して港湾内で製品の移動や載せ換えが必要となる。製品によっては運べる車が限られ積載効率も悪くなるため、製品も原料も横持ちによるコストが増加する。 ・ RORO 船の場合、シャーシに1回積んだらそのまま客先へ行くため荷物へのダメージが少ない。内航船の場合は、倉庫⇒トラック⇄スリングベルト^{※9}で荷役⇒船内での荷崩れ等ダメージが大きく、商品価値が低下する。
シャーシへの投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ RORO 船の利用には、シャーシがないと貨物を輸送できないが、物流企業のシャーシの複数保有は、初期投資や維持管理費がかかり負担が大きい。
高速道路料金の負担軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流企業は高速料金の負担が大きいため、高速道路の有料区間への利用転換が進んでいない。
高速道路ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 速達性や定時性、安全性の確保から、東九州自動車道の4車線化が求められている。 ・ 熊本方面との連携強化から、九州中央自動車道の早期整備が求められる。 ・ 交通渋滞や安全性の確保、高速ICへのアクセス向上から国道10号の拡幅が求められている。
地震津波発生時の被害軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東九州地域沿岸は、南海トラフ巨大地震の発生が予想されており、現在の臨海部への物流機能の集積は、地震津波発生時には大きな被害が懸念される。被災時においても物流機能を維持・継続させるために内陸部への機能分散、連携を図るなどのリスク対応が求められる。
ドライバーの労働条件の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口減少や厳しい労働条件、賃金が高い地域へのドライバー流出により、地方の労働力不足は深刻化している。トラックドライバーの労働環境の確保のため日帰り圏内の輸送が求められており、より効率的な物流システムの構築が期待される。

(3) 船主企業経営の課題

細島港を支える船主企業にとって、人材確保や船舶サービスの維持・向上のためのコスト負担は大きな問題となっている。そのため、細島港を利用する安定的な貨物需要を確保し、船主企業の経営を下支えする仕組みが必要である。

○細島港を中心とした運航サービス・陸上サービスを強化することで、背後圏を拡大し、安定的な貨物需要を確保

○荷主や物流企業の人材確保が細島港の活性化にもつながる

■船主企業経営の課題

項目	現状と課題
潜在需要の確保、 安定的な貨物の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・細島港は現状の輸送頻度や輸送枠など運航サービスの状況から、利用される品目は工業製品等が中心となっており、また、東九州道が開通する以前は高速道路ネットワークが脆弱で背後圏が狭い状況にあった。 ・東九州道や九州中央道等の開通による高速道路ネットワークを活かすとともに、これに合わせて運航サービスや陸上サービスを高めることで、細島港を利用できる背後圏を広げていくことが、潜在需要の確保や安定的な貨物量を確保する上で重要であり、細島港の活性化に繋がる。
荷主企業の人手不足	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化による人口減少で労働力が不足している。 ・トラックドライバー、船員など物流関連の労働力不足は深刻。 ・荷主企業の労働力不足は、貨物量の減少につながり、物流業者にも影響する。
シャーシの効率的な運用	<ul style="list-style-type: none"> ・シャーシ輸送は無人化のためドライバーの労働時間問題はクリアできる。 ・しかし、関西/関東にも事業所・営業所がないと運用が難しい。
燃料高騰時のリスクヘッジ	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災時は、海上輸送のみが機能した事例があり、燃料の高騰時にも船舶を使い続け船舶サービスを維持することが、物流のリスク分散の上で重要である。
新造船への資金調達	<ul style="list-style-type: none"> ・デイリー化を進めるためには新造船の建設が必要であるが、民間の物流業者にとっては負担が大きい。
岸壁・ふ頭用地の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・はっこう21に代わる新たな船舶の投入や新規航路の開設による運航サービスが強化された場合には、既存バースでは機能不足となる。 ・延岡市や日向市周辺では、新規立地企業が増加傾向にあるが、細島港周辺には企業誘致のための用地が不足している。