

## 3-1. 課題解消に向けた基本姿勢

物流課題の解決には、単に運送費用を安くすることによる『物流コストの削減』ではなく、『安定』、『品質』、『定時性』、『安全・安心』などを含め、総合的に物流コストを削減するシステムを構築することが重要となってくる。これを実現することで荷主だけでなく、船主や物流企業、ユーザーにとってもメリットとなって還元される。

物流の利便性が高まる中、トラックドライバー不足は深刻で、生産しても製品がユーザーに届かない時代が迫ってきている。生産者もユーザーも荷が届かなければ、共倒れになることから、生産者、物流業者、ユーザーが総合的に利益を生み出す Win-Win のシステムを構築することが非常に重要となってくる。

一方、行政は物流全体の課題や現状を把握し、地域の強み、弱みを理解し、長期的な視点のもと、物流コストを削減し、地域の競争力を高める総合的・効率的な支援を提案する必要がある。

県北地域の長期的な展望も踏まえ、取り組めることから取り組んで行く物流ビジョンを作成し、実行していく。

### 【基本姿勢】

- 生産者、物流業者、ユーザーが総合的に利益を生み出す Win-Win のシステムを構築することが非常に重要である。
- 行政は物流全体の課題や現状を把握し、長期的な視点のもと、地域の競争力を高める総合的・効率的な支援をする必要がある。

### 3-2. 県北地域の物流の“強み”と“弱み”

ビジョンの作成にあたり、県北地域の道路ネットワークや細島港の“強み”と“弱み”を以下のように整理する。

#### ■ 県北地域の物流の強み

- 東九州道と九州中央道の結節点である延岡 JCT・IC から細島港へは約 25 分と非常に利便性が高い
- 東九州道(佐伯 IC～延岡南 IC 間)と九州中央道は無料区間がある
- 延岡 JCT・IC 周辺は、九州の他の JCT より土地が安い
- 延岡 JCT・IC 周辺には活断層が発見されておらず、津波の影響がない
- 細島港は、九州の各港湾に比べて相対的に関西・中部・関東に近い
- 細島港には耐震強化岸壁がある
- 臨海部には製造業が集積しており、細島港を利用した海上物流の基盤が構築されている
- 臨海部の 2 市 1 町の連携や 9 市町村の圏域として課題に一体となって取り組む組織が構築されている
- 細島港では、港湾の整備・利用、企業誘致など官民一体となって多くの課題を解決してきた



#### ■ 県北地域の物流の弱み

- RORO 船の運航サービスが、関東(週 2 便)、関西(週 3 便)であり、航路数や運航頻度が高いとはいえない
- 縦軸の東九州道の整備は進んだが、横軸の九州中央道の整備は遅れており、高速道路ネットワークが未完成である。
- 配送機能は、商圈が広く、消費規模が大きく、交通の利便性が高い場所に立地するが、県北地域の商圈は狭く、消費規模が小さい
- 細島港周辺に倉庫、配送機能を新設する土地がなくなっている



### 3-3. 県北地域の目指すべき姿

## 道路ネットワークと細島港を活かした 国内長距離輸送拠点の形成

宮崎県が「宮崎県交通・物流ネットワーク戦略」の中で目指す目標「みやざきのまち・ひと・しごと創生を支える交通・物流ネットワークの形成」や細島港長期構想の中で描く将来像「背後地域産業の発展を支えていく物流・生産の一大拠点、細島港」、県北地域の抱える現状と課題“強み”と“弱み”を勘案し、目指すべき姿を「道路ネットワークと細島港を活かした国内長距離輸送拠点の形成」とする。  
※本ビジョンでは、コンテナを利用した海外との貿易拠点や鉄道を中心とした陸上拠点の検討は対象としない。

#### 【宮崎県】

##### ○宮崎県交通・物流ネットワーク戦略

- ・物流に関する目指す目標  
「みやざきのまち・ひと・しごと創生を支える交通・物流ネットワークの形成」

##### ○細島港長期構想

- ・物流関係の将来像  
「背後地域産業の発展を支えていく物流・生産の一大拠点、細島港」

#### 【県北地域】

##### ○物流拠点づくり戦略ビジョン

- ・道路ネットワークと細島港の連携を強化するとともに、関東・中部・関西方面への船舶サービスを高めることで、県北地域における国内長距離輸送拠点の形成を図る。

### 3-4. 基本方針の設定

「県北地域の物流の強み」や、「県北地域の目指すべき姿」、「県北地域の課題と対応」をもとに、基本方針を以下のように設定する。

#### ■県北地域の課題からみた対応

##### (1) 船舶サービスの課題と対応

課題項目	対応
運航サービスの向上	船舶の投入、国内定期コンテナ航路の利用促進
輸送量の拡大	船舶の大型化、寄港ルートの検討
リードタイムの短縮	船舶の運行頻度の強化
荒天時の対応	荷主・ユーザーの理解、発着時間の柔軟な対応
運航サービスの情報拡大	情報発信

##### (2) 陸上サービスの課題と対応

課題項目	対応
ストック機能の強化	倉庫機能の強化
ロット確保、載せ替えコストの低減	配送センターの誘致、シャーシ倉庫の導入
シャーシへの投資	行政支援（補助・減免）
高速道路の料金低減の要望	料金低減（延岡南～門川）
高速道路ネットワークの強化	東九州道の4車線化、九州中央道の整備、延岡 JCT・IC の利便性強化
地震津波発生時の被害低減	災害に強い物流網の構築
ドライバーの労働条件の確保	モーダルシフトの推進、荷主・ユーザーへの理解、中継基地の検討、自動運転の導入

##### (3) 船主企業経営の課題と対応

課題項目	対応
潜在需要の確保、安定的な貨物の確保	背後圏の拡大、新規貨物の獲得、リスク分散、企業誘致
荷主企業の人手不足解消	キャリア教育、外国人労働者、自動化・省力化
シャーシの効率的な運用	自治体との連携、荷主の確保
燃料高騰時のリスクヘッジ	行政支援、荷主・ユーザーへの理解
新造船への投資	行政支援（補助・減免）、金融支援
岸壁・ふ頭用地の確保	ふ頭再編、岸壁の新設・改良

#### ■基本方針

##### 効率的で災害に強い物流拠点の形成

- ・交通の利便性が高く、地震や津波に強い延岡 JCT・IC を中心として、効率的で災害に強い物流拠点を形成する。

##### 東九州地域と関東・中部・関西を直結する輸送サービスの強化

- ・細島港の地理的海上アクセスの強みと、道路ネットワークによる背後圏の拡大から、関東・中部・関西を直結する輸送サービスの強化を図る。

##### 地域間・企業間連携による WIN-WIN 関係の構築と需要の確保

- ・地域間、企業間の連携を図り、物流全体で総合的に利益を生み出す Win-Win の関係を創り上げていく。また、細島港の情報発信や労働力不足の解決策を講じることで需要の確保に努める。

**県北地域の「強み」を活かし「物流拠点の形成」、「輸送サービスの強化」により、「需要の確保」を図り、地域の競争力を高めます！**

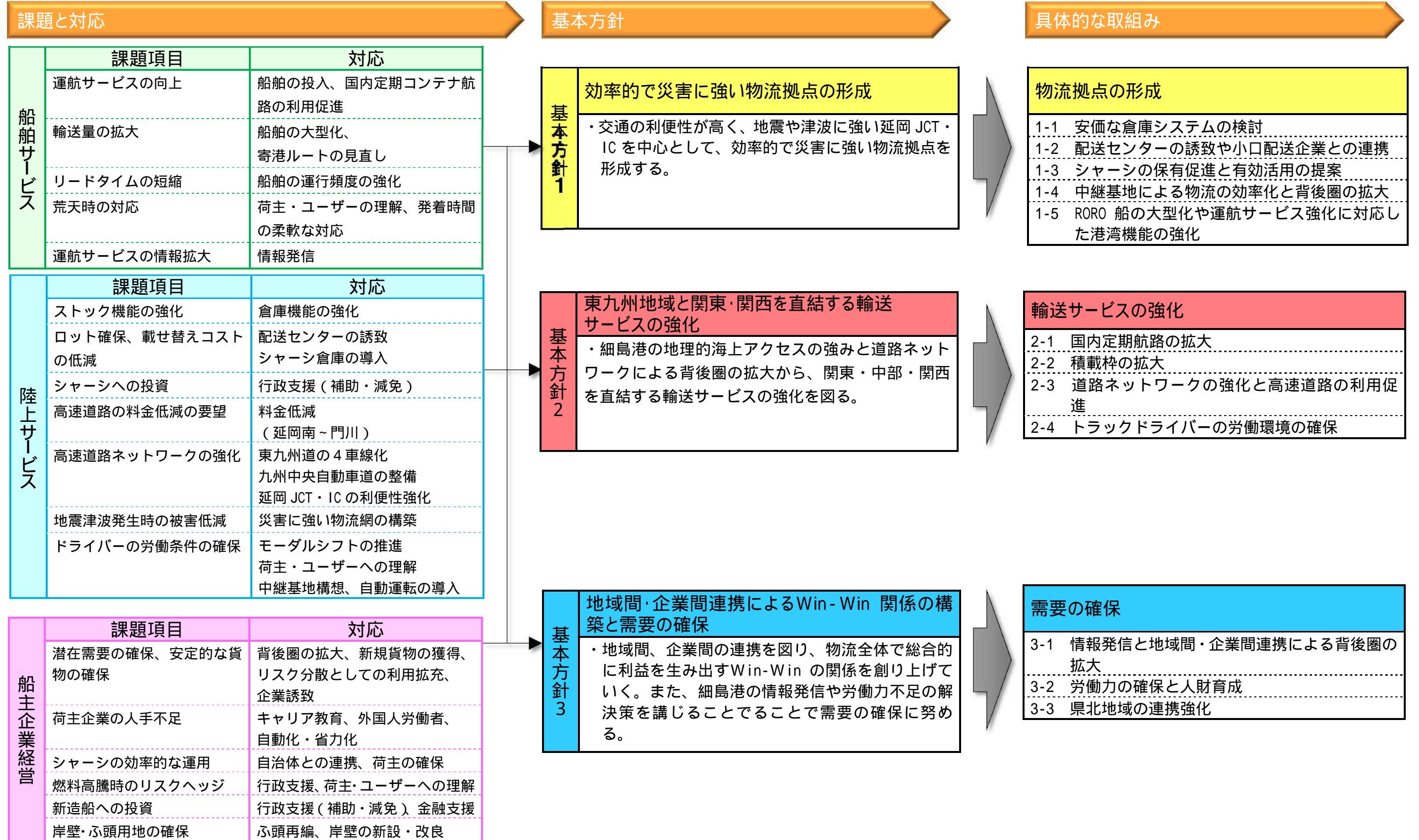


▲ 県北地域の強みを活かした地域の競争力の強化

3 - 5 . アクションプラン

県北地域の目指すべき姿を実現するために、地域課題をふまえた基本方針と具体的な取組み体系を以下に示す。

**県北地域の目指すべき姿 《 東九州の国内物流拠点を目指して ～道路ネットワークと細島港を活かした国内長距離輸送拠点の形成～ 》**



### 3-6. 将来の目指すべき姿のイメージ

県北地域が有する“強み”を活かした県北地域の『将来の目指すべき姿のイメージ』を以下に示す。



### 3-7. 具体的な取組み

具体的な取組みと想定される事業主体、実行期間について、以下に示す。

1-1		安価な倉庫システムの検討													
提案内容	現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾を利用する企業は、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状況によっては、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。</li> <li>・細島港の周辺に土地がなくなっている。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉庫業者、行政、物流業者が連携し安価な倉庫システムを検討する。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安価な倉庫は、保管機能を強化するだけでなく、地域の競争力を高める。他地域からの貨物の受け入れも可能となり、港湾で取り扱う貨物量が増加する。他地域からの貨物受け入れは、ゼロであった貨物を受け入れて、出すことになるので一時的であるが、貨物量が増大する。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新設した倉庫は、資金を回収する必要がある、安価での運営は難しい。保管料を安くするためには、管理や輸送も含めたトータルで利益を得る仕組みの検討と設備投資・土地価格などへの行政支援が求められる。</li> <li>・倉庫は、貨物があって運営できることから、安定的な貨物が必要であり、出入りがあった方が収益は高まる。</li> <li>・配送センターに比べ、雇用は少ない。</li> <li>・細島港周辺には土地がなくなっていることから、中長期的には、新たな土地の確保や倉庫の高層化の検討が必要である。</li> </ul>													
	アクションプラン	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業主体</th> <th style="background-color: #f8d7da;">短期 概ね5年</th> <th style="background-color: #d4edda;">中期 概ね10年</th> <th style="background-color: #fff3cd;">長期 概ね20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政等</td> <td>○関係者によるシステムの検討 ○行政支援制度の構築 ○新たな土地を確保</td> <td>○新たな土地を確保</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">                     【凡例】                      ●既存事業                      ○新規事業                 </td> </tr> <tr> <td>倉庫業者</td> <td>○関係者によるシステムの検討</td> <td>○倉庫の高層化</td> </tr> <tr> <td>物流業者</td> <td>○関係者によるシステムの検討</td> <td>○倉庫の高層化</td> </tr> </tbody> </table>	事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年	行政等	○関係者によるシステムの検討 ○行政支援制度の構築 ○新たな土地を確保	○新たな土地を確保	【凡例】 ●既存事業 ○新規事業	倉庫業者	○関係者によるシステムの検討	○倉庫の高層化	物流業者	○関係者によるシステムの検討
事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年												
行政等	○関係者によるシステムの検討 ○行政支援制度の構築 ○新たな土地を確保	○新たな土地を確保	【凡例】 ●既存事業 ○新規事業												
倉庫業者	○関係者によるシステムの検討	○倉庫の高層化													
物流業者	○関係者によるシステムの検討	○倉庫の高層化													



1-2		配送センターの誘致や小口配送企業との連携		
提 案 内 容	現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小口配送や小ロット輸送は、トラックによる長距離輸送やフェリーの利用が一般的であることから、トラックドライバーを長時間拘束する。</li> <li>・RORO 船での輸送は大量輸送であるため、少量では物流コストが割高になる。</li> <li>・クレアパーク延岡工業団地は延岡 JCT・IC に隣接しているものの、延岡 IC からの乗り降りに時間を要し、地理的優位性を活かしてきれていない。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流効率が高く、地震・津波災害に強い延岡 JCT・IC 周辺において、方面・種類別、共同配送などの機能を有する配送センターの誘致を検討する。</li> <li>・既存の小口配送企業の港湾利用を促進する。</li> <li>・トラックの RORO 船利用促進。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・延岡 JCT・IC の利便性と配送センターによる効率化、シャーシ輸送による効率化を図ることで、載せ替えに係るコスト増加を抑え、トータルでの物流コストを削減する。</li> <li>・倉庫に比べ雇用促進が図られる。</li> <li>・港湾利用が活性化し、物流における CO<sub>2</sub>削減が図られる。</li> <li>・トラックドライバーの労働環境が安定する。</li> <li>・地震と津波災害に強い物流拠点が形成される。</li> <li>・既存の小口配送企業の港湾利用は、配送機能の初期投資を抑えることができ、顧客も確保していることから、条件が合えば、ドライバー不足や物流の効率化、CO<sub>2</sub>の削減など Win-Win の関係を早期に構築できる。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配送センターの誘致は、新設倉庫と同様、設備投資・土地価格などへの行政支援が求められる。</li> <li>・仕向地にも配送センターやドライバーが必要。</li> <li>・トラック輸送から港湾利用に転換するには、船舶サービスの向上が求められる。</li> <li>・載せ替えにより、コストが増加し、製品へのダメージが懸念される。</li> <li>・トラックの RORO 船利用はシャーシに比べ輸送効率が下がる。</li> </ul>		
	ア ク シ ヨ ン プ ラ ン	事業主体	<b>短 期</b> 概ね5年	<b>中 期</b> 概ね10年
	行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存配送業者への港湾利用促進</li> <li>○ 行政支援制度の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 延岡JCT・ICの利便性の強化</li> </ul>	<b>【凡例】</b> ● 既存事業 ○ 新規事業
	船社	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存配送業者への港湾利用促進</li> </ul>		
	配送業者		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 延岡JCT・IC周辺での配送センターの稼働</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 延岡JCT・ICの物流拠点化</li> </ul>

1-3		シャーシの保有促進と有効活用の提案																				
提案内容	現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・RORO 船の利用には、シャーシがないと貨物を輸送できない。</li> <li>・シャーシの利便性を高めるには、効率的な運用や台数の確保が求められる。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主や運送業者、船社などシャーシの保有促進を図り、利便性を高める。</li> <li>・シャーシを保管倉庫として活用、他の荷主へ貸出しなど、有効活用事例を提案する。</li> </ul> <p>○シャーシの保管倉庫としての活用</p> <p>荷をシャーシに保管し、安価なシャーシ集積地にストックすることで、荷の積み替えや倉庫利用のコスト削減を図る。</p> <p>○下り荷主への貸出し</p> <p>上り荷は、保有シャーシを利用し、下り荷は、安価でシャーシを他の荷主に貸し出すことで、下り荷の RORO 船の利用を促進し、上り荷主、下り荷主、運送業者、船社の Win-Win の関係を検討する。</p> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・シャーシ保有を促進することで、利便性を高め、効率的な運用を図ることで、トータルでの物流コストを削減する。</li> <li>・シャーシ保有のリスク分散が図られる。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・シャーシ保有の初期投資、維持管理費。</li> <li>・シャーシ有効活用の相互理解。</li> </ul>																				
		アクションプラン	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業主体</th> <th>短期 概ね5年</th> <th>中期 概ね10年</th> <th>長期 概ね20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政等</td> <td>○行政支援制度の構築 ○有効活用事例の提案・周知</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>荷主</td> <td>○有効活用事例の提案・周知</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>物流業者</td> <td>○有効活用事例の提案・周知</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>船社</td> <td>○有効活用事例の提案・周知</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年	行政等	○行政支援制度の構築 ○有効活用事例の提案・周知			荷主	○有効活用事例の提案・周知			物流業者	○有効活用事例の提案・周知			船社	○有効活用事例の提案・周知	
事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年																			
行政等	○行政支援制度の構築 ○有効活用事例の提案・周知																					
荷主	○有効活用事例の提案・周知																					
物流業者	○有効活用事例の提案・周知																					
船社	○有効活用事例の提案・周知																					

1-4		中継基地による物流の効率化と背後圏の拡大																						
提案内容	<p>現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題</p>	<p>【現状の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックドライバーの労働環境確保のため、日帰り圏内の輸送が求められている。</li> <li>・運行サービスの強化には貨物の集貨、背後圏の拡大が求められている。</li> </ul>	<p>【対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九州中央道の中間地点(五ヶ瀬町等)にシャーシの入れ替えを行う中継基地を検討する。</li> <li>・細島港から、中継基地までシャーシを輸送。中継基地で熊本方面からのシャーシを持ち帰る。熊本方面からは、中継基地までシャーシを輸送。中継基地で細島港からのシャーシを持ち帰る。</li> </ul>																					
		<p>【効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継基地までの輸送により、物流の効率化が図られる。</li> <li>・トラックドライバーの労働環境が確保される。</li> <li>・運送業者の営業圏が守られるため、協力体制を確保しやすい。</li> <li>・中継基地から熊本方面の時間圏が拡大するため、細島港の背後圏が拡大する。</li> <li>・中間地点に位置する五ヶ瀬町等IC付近等に道の駅等休憩機能を有した施設と併設したシャーシのストックが可能な中継基地をつくることで、ドライバーの休憩や食事等、地域の活性化が図られる。</li> <li>・中継基地により、物流の拠点化が図られることで、利便性が高まり、土地価格も安価であるため、配送センターの誘致や企業誘致の可能性が高まる。</li> <li>・中継基地による効果を九州中央道の整備効果へ追加できる。</li> </ul> <p>【対応への課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備にまで時間を要する。</li> <li>・上り荷、下り荷のバランス。</li> <li>・企業間連携。</li> <li>・事業主体。</li> </ul>																						
アクションプラン		<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業主体</th> <th>短期 概ね5年</th> <th>中期 概ね10年</th> <th>長期 概ね20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政等</td> <td>○中継基地の検討</td> <td></td> <td>○九州中央道(蘇陽～高千穂)の整備 ○道の駅の整備 ○中継基地の整備</td> </tr> <tr> <td>荷主</td> <td>○中継基地の検討</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>物流業者</td> <td>○中継基地の検討</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>船社</td> <td>○中継基地の検討</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年	行政等	○中継基地の検討		○九州中央道(蘇陽～高千穂)の整備 ○道の駅の整備 ○中継基地の整備	荷主	○中継基地の検討			物流業者	○中継基地の検討			船社	○中継基地の検討				<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存事業</li> <li>○ 新規事業</li> </ul>
事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年																					
行政等	○中継基地の検討		○九州中央道(蘇陽～高千穂)の整備 ○道の駅の整備 ○中継基地の整備																					
荷主	○中継基地の検討																							
物流業者	○中継基地の検討																							
船社	○中継基地の検討																							

1-5		RORO 船の大型化や運航サービス強化に対応した港湾機能の強化												
提案内容	現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題	<b>【現状の課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・細島港では、企業誘致や既存企業の増設などで、貨物量が増大し、岸壁の利用頻度が高まってきていることから、バッシングの増加が懸念される。</li> <li>・バッシングの増加は、沖待ちによる滞船料が高まることから、物流コストの増加が懸念される。</li> <li>・はっこう21の船齢から、リプレース※<sup>10</sup> が想定され、大型化の可能性が高まってきていることから、既存バースでは機能不足となる。</li> <li>・定期船は定時性の確保が求められる。</li> <li>・新たな船舶の投入により、新規航路が開設され、運航サービスが強化された場合、バースの確保が困難になる。</li> </ul>												
		<b>【対応】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾計画の見直し、ふ頭再編により岸壁の改良や新規バースを位置づける。</li> <li>・港湾機能の強化に伴う整備促進活動。</li> <li>・岸壁改良や新規バースの整備の検討。</li> </ul> <b>【効果】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾機能の強化がされることで、バッシングが解消され、物流の効率化が図られる。</li> <li>・定期航路の定時性が確保される。</li> </ul> <b>【対応への課題】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾整備の事業化。</li> </ul>												
アクションプラン		<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業主体</th> <th>短期 概ね5年</th> <th>中期 概ね10年</th> <th>長期 概ね20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 港湾計画の一部変更</li> <li>● 岸壁の整備促進</li> <li>● ふ頭再編</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾計画の一部変更</li> <li>○ 岸壁の整備促進</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾計画の改訂</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年	行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 港湾計画の一部変更</li> <li>● 岸壁の整備促進</li> <li>● ふ頭再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾計画の一部変更</li> <li>○ 岸壁の整備促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾計画の改訂</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>【凡例】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>● 既存事業</td> </tr> <tr> <td>○ 新規事業</td> </tr> </tbody> </table>	【凡例】	● 既存事業	○ 新規事業
事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年											
行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 港湾計画の一部変更</li> <li>● 岸壁の整備促進</li> <li>● ふ頭再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾計画の一部変更</li> <li>○ 岸壁の整備促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾計画の改訂</li> </ul>											
【凡例】														
● 既存事業														
○ 新規事業														

2-1		国内定期航路の拡大																				
提案内容	<p>現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題</p>	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・細島港の国内定期航路の航路数や運航頻度は、九州各港に比べて低い。</li> <li>・デイリー運航でないため、出荷する製品などの特性によっては、利用が制限される。</li> <li>・運航サービスが低いことから、他港に比べ背後圏が狭い。</li> <li>・アンケート調査でも運航頻度の増加が求められている。</li> <li>・船舶の投入は、十分な潜在貨物が必要。</li> <li>・新造船は多額の投資が必要であり、燃料高騰時のリスクヘッジが求められている。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査やマッチングにより具体的な潜在貨物や需要を確認。</li> <li>・十分な潜在貨物や需要があれば、船社へ要望。</li> <li>・新造船や燃料高騰時の行政支援の検討。</li> <li>・航路数や運航頻度を高めるため、船舶の投入。</li> <li>・戦略港湾施策の国内フィーダーの有効活用。国内定期航路として利用。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運航サービスが強化され港湾の利便性が高まる。</li> <li>・港湾の利便性に伴い、取扱貨物量が増加する。</li> <li>・物流コストの削減が図られ、地域の競争力が強化される。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新造船には、船員の確保が必要となる。高齢化や船員への成り手不足が課題。</li> <li>・潜在貨物の十分な確保。</li> <li>・貨物量が増大した場合、シャーシが不足する。</li> </ul>																				
		アクションプラン	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業主体</th> <th>短期 概ね5年</th> <th>中期 概ね10年</th> <th>長期 概ね20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政等</td> <td>● 需要の確認 ○ 行政支援の検討</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>荷主</td> <td>● コンテナ航路の利用促進 ● 船社への要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>物流業者</td> <td>● コンテナ航路の利用促進 ● 船社への要望</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>船社</td> <td></td> <td>● 船舶の投入</td> <td>● 運航サービスの強化</td> </tr> </tbody> </table>	事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年	行政等	● 需要の確認 ○ 行政支援の検討			荷主	● コンテナ航路の利用促進 ● 船社への要望			物流業者	● コンテナ航路の利用促進 ● 船社への要望			船社		● 船舶の投入
事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年																			
行政等	● 需要の確認 ○ 行政支援の検討																					
荷主	● コンテナ航路の利用促進 ● 船社への要望																					
物流業者	● コンテナ航路の利用促進 ● 船社への要望																					
船社		● 船舶の投入	● 運航サービスの強化																			

2-2		積載枠の拡大		
提案内容	<p>現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題</p>	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶は積載枠があるため、枠以上の貨物は積載できない。</li> <li>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。</li> <li>関東航路は下り荷確保が課題であるが、積載枠の関係から、関東から細島港には積載枠の2割しか運べない。寄港ルートを逆回りにすると積載枠が広がる可能性がある。</li> <li>荒天時の抜港。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関東航路の寄港ルートの検討。</li> <li>リプレースにあわせた船舶の大型化。</li> <li>新造船への行政支援の検討。</li> <li>急ぐ貨物を優先し、待てる貨物は次船を利用するシステムの検討・構築。</li> <li>スピードによる料金の差別化&lt;急ぐ貨物(航走路+α)、待てる貨物(航走路-α)&gt;。例えば料金が+αになっても他ルートでのコスト増加や後の物流工程の効率性は低下しない。労働環境も維持できる。</li> <li>待つことの荷主やユーザーへの理解周知。</li> <li>荒天時を予測し、柔軟な発着時間の変更。</li> <li>荒天時の荷主やユーザーへの理解周知。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>積載枠の拡大による物流の効率化。</li> <li>船社と荷主の相互理解による物流コストの削減。 待つ貨物も物流コストが削減でき、急ぐ貨物も物流コストが削減できる。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>寄港ルート変更による荷主の理解と下り貨物の確保。</li> <li>船員の確保。</li> <li>船舶造船への多額の投資とシャーシの確保。</li> </ul>		
		アクションプラン	事業主体	短期 概ね5年
行政等	○行政支援制度の検討 ○物流課題の周知			
荷主	○待つシステムの構築 ○物流課題の理解			
物流業者	○待つシステムの構築 ○物流課題の理解・周知			
船社	●寄港ルートの検討 ○待つシステムの構築 ○物流課題の周知		●船舶の大型化	
				<p><b>【凡例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存事業</li> <li>○新規事業</li> </ul>

2-3		道路ネットワークの強化と高速道路の利用促進		
提案内容	<p>現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題</p>	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性や安全性の確保から、東九州道の4車線化が求められている。</li> <li>・2車線区間で事故などが起こった場合、物流がストップする。</li> <li>・熊本方面との連携強化から、九州中央道の早期整備が求められている。</li> <li>・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。</li> <li>・原木の需要拡大を背景に山間部と細島港を結ぶ国道327号や国道503号など道路ネットワークの整備が求められている。</li> <li>・高速道路の料金低減が要望(延岡南IC-門川IC間)されている。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九州中央道、東九州道、国道10号、国道327号、国道503号等の整備促進活動。</li> <li>・道路の利用促進活動。</li> <li>・九州中央道、東九州道、国道10号等の整備。</li> <li>・高速道路の料金低減に向けた要望。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送時間の短縮、混雑緩和、料金低減による物流コストの削減。</li> <li>・時間圏拡大による細島港の背後圏拡大。</li> <li>・物流の効率化によるトラックドライバーの労働環境の改善。</li> <li>・物流の効率化によるCO<sub>2</sub>の削減。</li> <li>・走行性向上による安全性の確保。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路事業の予算化、料金制度の変更。</li> </ul>		
		アクションプラン	事業主体	短期 概ね5年
行政等	●整備・利用促進活動 ●料金低減の要望 ●道路事業の実施		●道路ネットワークの整備	○道路ネットワークの完成
荷主	●料金低減の要望			
物流業者	●料金低減の要望			
高速道路事業者	●料金低減の検討		●道路ネットワークの整備	○道路ネットワークの完成
				<p><b>【凡例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存事業</li> <li>○新規事業</li> </ul>

2-4		トラックドライバーの労働環境の確保		
提案内容	<p>現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題</p>	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少、厳しい労働条件などにより、トラックドライバー不足が深刻化。</li> <li>・賃金が高い地域へのドライバーが流出しているため、地方の労働力不足はさらに深刻。</li> <li>・長時間労働、長時間拘束により、家に帰れない。</li> <li>・荷役が人力では非効率。</li> <li>・荷主都合による手待ち時間<sup>*11</sup>は、物流の効率化を妨げている。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <p>&lt;効率的な物流システムの構築&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モーダルシフトの推進。</li> <li>・中継基地整備の検討。</li> <li>・配送センター整備の検討。</li> <li>・荷主やユーザーへの労働実態の周知理解。</li> <li>・手待ち時間<sup>*11</sup>がなく、ドライバー側の状況を理解し、融通が利く優良荷主の表彰。</li> <li>・パレットやフォークリフトの導入促進のための行政支援。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トータルの物流効率化が高まり、時間拘束の低減によって、労働環境が確保される。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者の相互理解。</li> </ul>		
		アクションプラン	事業主体	<p><b>短期</b> 概ね5年</p>
行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○優良荷主の表彰</li> <li>○行政支援の構築</li> <li>●効率的な物流システムの構築</li> </ul>		→	→
荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効率的な物流システムの構築</li> </ul>		→	→
物流業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効率的な物流システムの構築</li> </ul>		→	→
船社	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効率的な物流システムの構築</li> </ul>		→	→
		<p><b>【凡例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存事業</li> <li>○新規事業</li> </ul>		



3-1		情報発信と地域間・企業間連携による背後圏の拡大		
提案内容	<p>現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題</p>	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・熊本方面、関東・中部・関西方面の需要の確保が難しい。</li> <li>・企業間の情報交換、マッチング<sup>※12</sup>など情報を入手する機会が少ない。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進のターゲットとなる背後圏の企業や自治体に対してポートセールスを展開する。</li> <li>・熊本方面、関東・中部・関西方面の自治体との連携や企業間のマッチングセミナー<sup>※14</sup>により、地域間・企業間でWin-Winの関係を構築する。</li> <li>・効率的な行政支援。補助金の効率的な運用を図る。</li> <li>・九州中央道の中間地点にあるIC付近等にシャーシの入れ替えを行う中継基地の整備を検討。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな需要を確保。</li> <li>・熊本方面、関東・中部・関西方面への背後圏の拡大。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マッチングセミナー<sup>※12</sup>などの効果的な広報と参画企業の効率的な募集。</li> </ul>		
		アクションプラン	事業主体	短期 概ね5年
行政等	●ポートセールス・マッチングセミナーの実施 ●地域間連携		→	→  ○中継基地の整備
荷主	●地域間連携		→	→
物流業者	●地域間連携		→	→
船社	●地域間連携		→	→
		<p><b>【凡例】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存事業</li> <li>○新規事業</li> </ul>		

3-2		労働力の確保と人財育成											
提案内容	<p>現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題</p>	<p><b>【現状の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化による人口減少で労働力が不足している。</li> <li>・若年層の県外への流出が顕著である。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・後継者、担い手不足が深刻で技術・技能の伝承に不安。</li> </ul> <p><b>【対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・キャリア教育による地元人財の育成。</li> <li>・高校生・大学生への企業説明会の開催。</li> <li>・移住定住の推進や外国人労働者の受入。</li> <li>・労働環境の改善と各企業の魅力発信。</li> <li>・自動化、省力化の課題検討と行政支援。</li> <li>・技術・技能者の認定。</li> </ul> <p><b>【効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域で育った人財の確保、地元就職率の向上。</li> <li>・雇用の維持。</li> <li>・自動化、省力化による生産性の向上。</li> <li>・優れた技術・技能の伝承と向上。</li> </ul> <p><b>【対応への課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元企業の広報戦略。</li> <li>・外国人労働者の言語、生活、文化へのフォローアップ。</li> </ul>											
		アクションプラン	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業主体</th> <th>短期 概ね5年</th> <th>中期 概ね10年</th> <th>長期 概ね20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>●人財育成</li> <li>●労働力の確保</li> <li>○自動化・省力化の課題検討と行政支援</li> </ul> </td> <td>→</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>●人財育成</li> <li>●労働力の確保</li> <li>○トラックの自動運転導入</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>トラックメーカー</td> <td></td> <td> <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存事業</li> <li>○新規事業</li> </ul> </td> <td>○トラックの自動運転導入</td> </tr> </tbody> </table>	事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年	行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人財育成</li> <li>●労働力の確保</li> <li>○自動化・省力化の課題検討と行政支援</li> </ul>	→	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人財育成</li> <li>●労働力の確保</li> <li>○トラックの自動運転導入</li> </ul>	トラックメーカー	
事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年										
行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人財育成</li> <li>●労働力の確保</li> <li>○自動化・省力化の課題検討と行政支援</li> </ul>	→	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人財育成</li> <li>●労働力の確保</li> <li>○トラックの自動運転導入</li> </ul>										
トラックメーカー		<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存事業</li> <li>○新規事業</li> </ul>	○トラックの自動運転導入										

3-3		県北地域の連携強化										
提案内容	現状の課題 ↓ 対応 ↓ 効果 ↓ 対応への課題	<b>【現状の課題】</b> ・自治体間で物流に関する課題や対応についての議論が不十分で認識不足。 ・連携した対応が構築されていないため、非効率。	<b>【対応】</b> ・自治体間で物流に関する課題や対応について、議論を深める。 ・総合的・効率的な行政支援を検討し、構築する。									
		<b>【効果】支援の効率化</b> ・物流に関する課題の認識力向上。 ・荷主企業、物流企業、船主へ効率的な行政支援。	<b>【対応への課題】</b> ・自治体間の連携のための体制強化、情報交換。									
アクションプラン		<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業主体</th> <th>短期 概ね5年</th> <th>中期 概ね10年</th> <th>長期 概ね20年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>行政等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自治体間の連携強化</li> <li>○行政支援制度の検討</li> </ul> </td> <td style="text-align: center;">→</td> <td>           【凡例】            ●既存事業            ○新規事業         </td> </tr> </tbody> </table>	事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年	行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自治体間の連携強化</li> <li>○行政支援制度の検討</li> </ul>	→	【凡例】 ●既存事業 ○新規事業		
事業主体	短期 概ね5年	中期 概ね10年	長期 概ね20年									
行政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自治体間の連携強化</li> <li>○行政支援制度の検討</li> </ul>	→	【凡例】 ●既存事業 ○新規事業									