

# 物流拠点づくり戦略ビジョン

東九州の国内物流拠点を目指して



平成29年3月

宮崎県北部広域行政事務組合

# 目 次

## § 1 . はじめに

1-1. 物流拠点づくり戦略ビジョン策定の趣旨 .....	1-1
1-2. 物流拠点づくり戦略ビジョンの構成 .....	1-2
1-3. 戦略ビジョンの期間 .....	1-2
1-4. 戦略ビジョンの位置づけ .....	1-3
(1) 総合物流施策大綱(2013-2017) .....	1-4
(2) 宮崎県交通・物流ネットワーク戦略(H28.2改訂 宮崎県) .....	1-4
(3) 細島港長期構想(H28年1月策定) .....	1-5
(4) 細島港湾計画(H28年2月策定) .....	1-5
1-5. 県北地域の特徴 .....	1-7
(1) 地域の概況 .....	1-7
(2) 道路ネットワーク .....	1-9
(3) 細島港 .....	1-11

## § 2 . 県北地域の国内長距離輸送に関する現状と課題

2-1. 県北地域の国内長距離輸送に関する現状 .....	2-1
(1) 九州の国内物流の特徴 .....	2-1
(2) 長距離トラック輸送の現状 .....	2-2
(3) 港湾のサービスと利用実態 .....	2-5
2-2. 県北地域の国内長距離輸送に関する課題 .....	2-10
(1) 船舶サービスの課題 .....	2-11
(2) 陸上サービスの課題 .....	2-12
(3) 船主企業経営の課題 .....	2-13

## § 3 . 地域課題に対応したアクションプラン

3-1. 課題解消に向けた基本姿勢 .....	3-1
3-2. 県北地域の物流の“強み”と“弱み” .....	3-2
3-3. 県北地域の目指すべき姿 .....	3-3
3-4. 基本方針の設定 .....	3-4
3-5. アクションプラン .....	3-6
3-6. 将来の目指すべき姿のイメージ .....	3-7
3-7. 具体的な取組み .....	3-8

## § 4 . 県北地域の今後に向けて

4-1. 県北地域の今後に向けて .....	4-1
------------------------	-----

## 1-1. 物流拠点づくり戦略ビジョン策定の趣旨

宮崎県北部地域では、近年の東九州自動車道等のインフラの充実に伴い、生活面・産業面・観光面などあらゆる面でポテンシャルが高まっている。

なかでも、地域産業を支える物流環境は改善しており、細島港の内航定期航路（RORO 船<sup>※1</sup>）の充実とともに、地域物流の中心となる細島港の更なる活用が望まれている。

一方、長距離トラックドライバー不足を背景に、海上交通へのモーダルシフト<sup>※2</sup>や物流拠点の整備による物流の効率化が求められている。

こうしたなか、平成27年度に県北地域における国内物流の実態と課題、物流拠点づくりに関する可能性を確認した。

県北地域の競争力を高めていくには、安定的かつ効率的な船舶による国内長距離輸送の確保と官民が共通の意識をもち、取り組みを進めていくことが重要であることを確認した。

そこで、宮崎県北部広域行政事務組合では、物流拠点整備により地域主要産業である製造業や林業の振興が図られ、ひいては、雇用の確保等にもつながっていくことを勘案し、道路ネットワークと細島港を活かした国内長距離輸送に関する『物流拠点づくり戦略ビジョン』を平成29年3月に策定した。 ※用語解説は p4-2 の物流関係用語集



▲調査対象地域（宮崎県北部地域）

## 1-2. 物流拠点づくり戦略ビジョンの構成

物流拠点づくり戦略ビジョンの構成は、以下のとおりとする。

- ①戦略ビジョン策定の趣旨
- ②戦略ビジョンの期間
- ③戦略ビジョンの位置付け
- ④県北地域の特徴
- ⑤県北地域の国内長距離輸送に関する現状と課題
- ⑥県北地域が目指すべき姿
- ⑦基本方針
- ⑧具体的な取組み

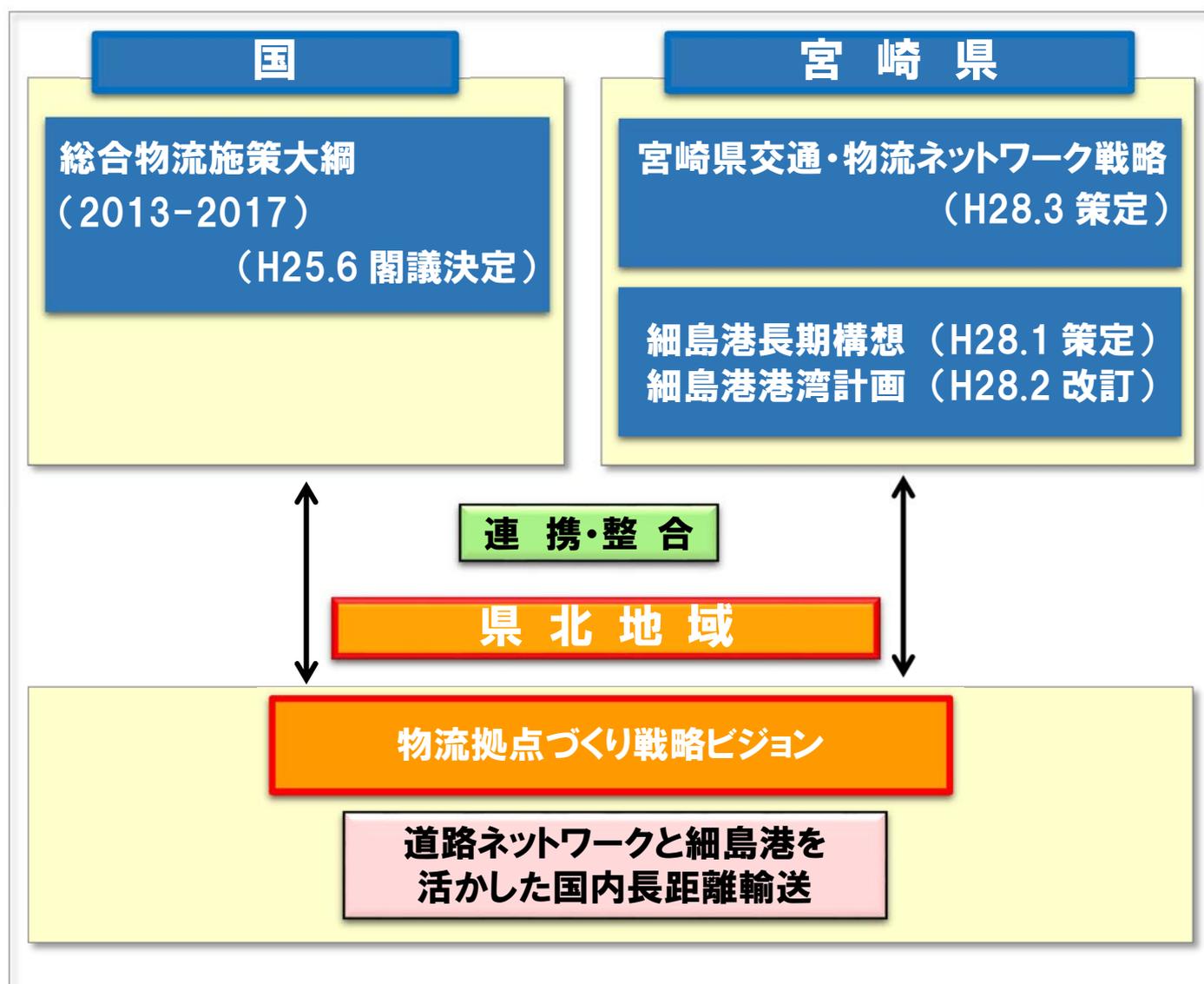
## 1-3. 戦略ビジョンの期間

戦略ビジョンの期間については、短期（概ね5年まで）、中期（概ね10年まで）、長期（概ね20年まで）に区分し、短期・中期・長期に実施すべき施策を位置づける。

短期(概ね 5年まで) 中期(概ね 10年まで) 長期(概ね 20年まで)

## 1-4. 戦略ビジョンの位置づけ

『物流拠点づくり戦略ビジョン』は、細島港を活用した今後 20 年間の県北地域における物流拠点づくりを着実に推進するため、東九州道等の道路ネットワークと重要港湾細島港を活かした国内長距離輸送の強化を目的とする。ビジョンは、「総合物流施策大綱（2013-2017）」を踏まえた国の施策との連携や宮崎県が策定した「宮崎県交通・物流ネットワーク戦略」や「細島港長期構想」、「細島港港湾計画」との整合を図る。



▲計画の位置付け

(1) 総合物流施策大綱(2013-2017)(H25.6閣議決定 国土交通省)

■ 今後の物流施策の方向性と取組及び推進体制

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築

～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～

【今後の方向性と取組】

I 産業活動と 国民生活を 支える効率的な物 流の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>●我が国物流システムのアジア物流圏への展開                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備</li> <li>・NEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)のアジア展開</li> </ul> </li> <li>●我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化に対応した港湾機能の強化</li> <li>・港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策</li> <li>・国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消</li> <li>・シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進</li> </ul> </li> <li>●関係者の連携による物流効率化等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主と物流事業者のパートナーシップ強化</li> <li>・運送契約の書面化、輸送コストの明確化</li> <li>・物流人材育成、3PL事業の育成・振興</li> </ul> </li> </ul>
II さらなる環境負荷 の低減に向けた 取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等</li> <li>・荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進</li> </ul>
III 安全・安心の確保 に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>●物流における災害対策                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備等</li> <li>・支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備</li> </ul> </li> <li>●社会資本の適切な維持管理・利用                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進</li> </ul> </li> <li>●セキュリティ確保と物流効率化の両立                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進</li> </ul> </li> <li>●輸送の安全、保安の確保                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理制度の徹底、監査の充実等</li> <li>・海賊対策の一層の強化</li> </ul> </li> </ul>

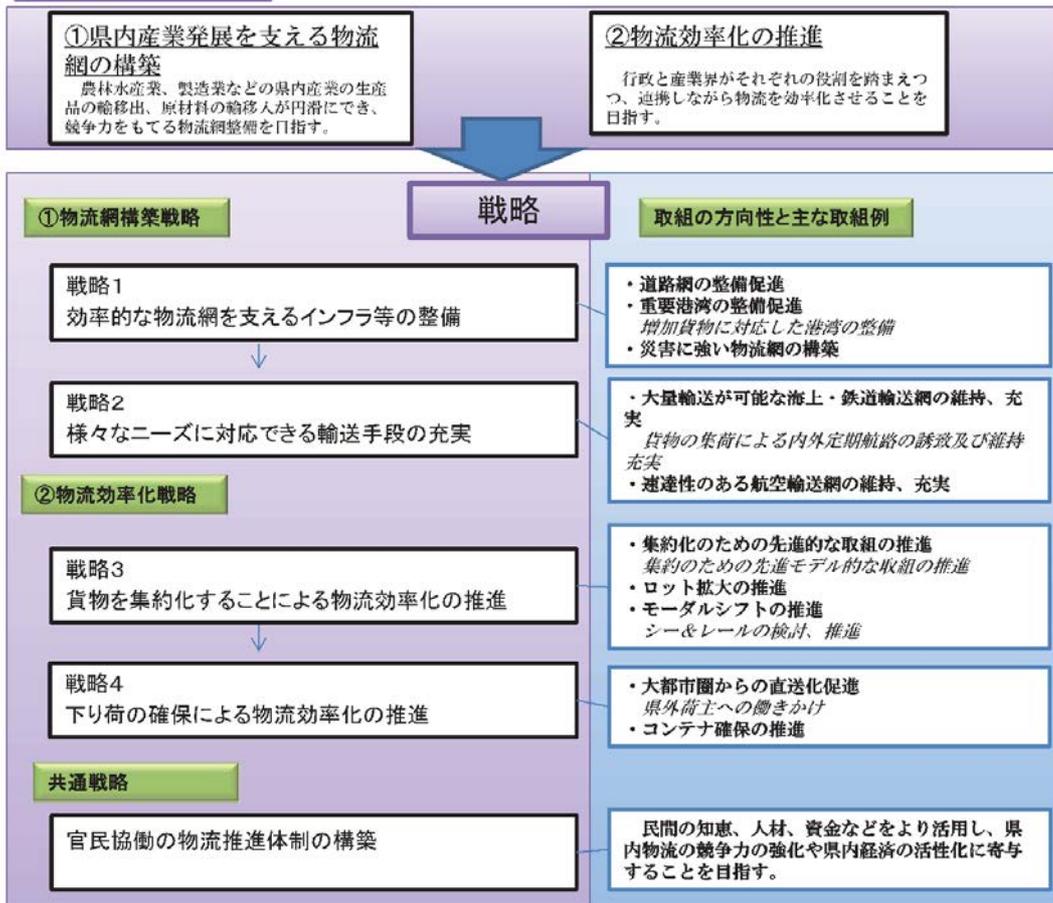
【今後の推進体制】

- 関係省庁による推進会議の開催
- 中長期的な見通しを持ちつつ、目標を設定し、工程表を作成
- 毎年度、PDCA方式により進捗管理

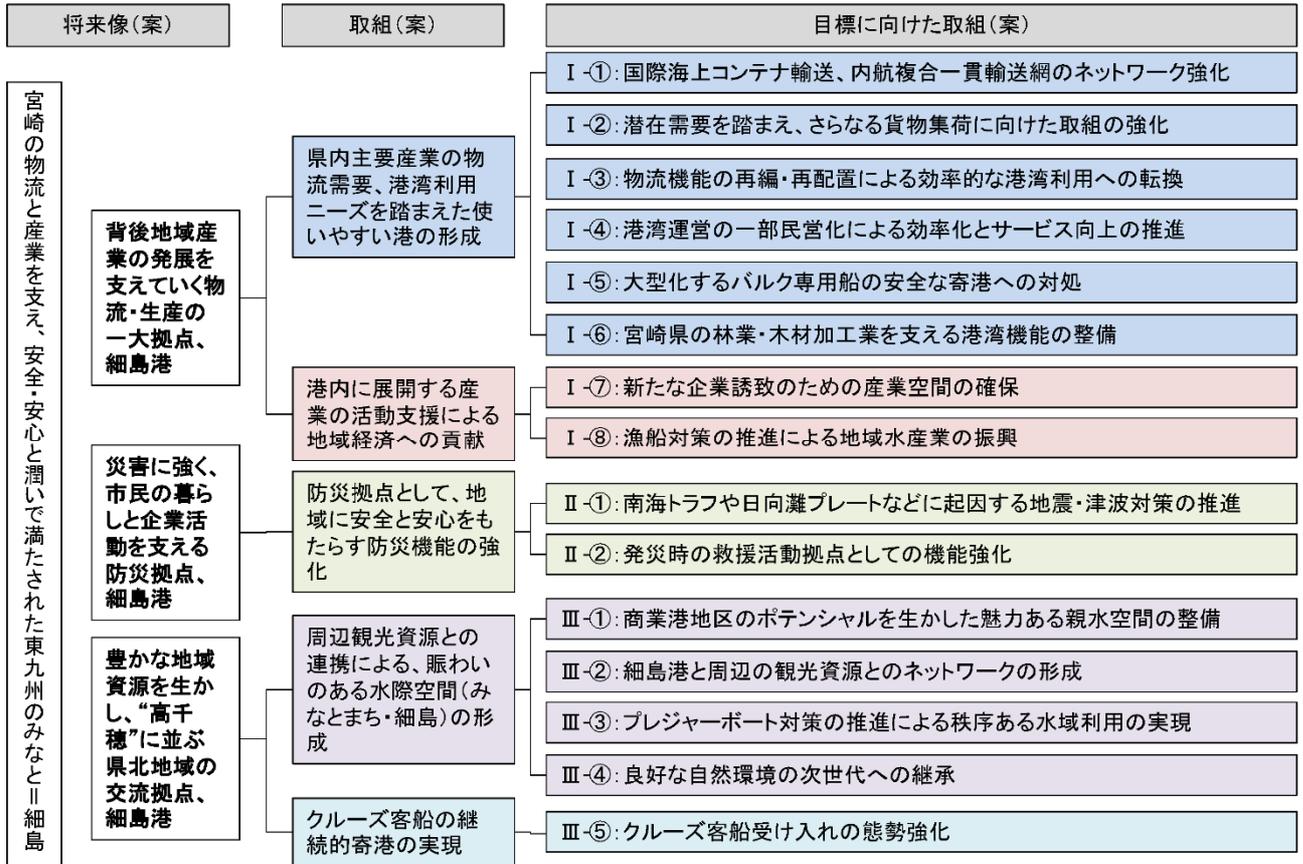
(2) 宮崎県交通・物流ネットワーク戦略(H28.2改訂 宮崎県)

＜目指す目標＞くらしやすく活力あふれる社会のための交通・物流ネットワークの形成

取組の基本方針



(3) 細島港長期構想 (H28年1月策定)



## (4) 細島港湾計画 (H28年2月策定)

### (1) 【物流・産業】 地域産業の発展を支えていく物流・生産の一大拠点づくり

- ①バルク貨物輸送の効率化とともに、地域産業の国際競争力強化を図るため、バルク貨物取扱機能の強化等を図る。
- ②内貿ユニットロード貨物の物流機能を確保するため、既存埠頭の再編による内貿ユニットロードターミナルの機能の強化を図る。
- ③国際コンテナ貨物の増大に対応し、地域産業の競争力強化を図るため、バルク貨物との混在の解消、国際戦略港湾との連携、継続した集貨の取り組み等によるコンテナ取扱機能の強化を図る。
- ④木材関連貨物の増大に対応するため、既存埠頭の再編・集約及び新たな専用埠頭の整備による物流機能の強化を図る。
- ⑤既存施設の延命化及びライフサイクルコストの縮減を図るため、港湾施設の計画的な維持管理を行い、必要な港湾機能を確保する。
- ⑥企業立地の促進による地域経済の活性化及び雇用の創出を図るため、新たな土地造成により、企業の生産活動の場を確保する。
- ⑦港湾の利便性やサービスの向上を図るため、港湾利用者のニーズを十分把握し、効率的な運営体制の確立に取り組む。

### (2) 【安全・安心】 災害に強く、市民の暮らしと企業活動を支える防災 拠点づくり

- ①大規模地震・津波発生時に港湾及びその周辺の就労者や住民の生命を保護するため、津波避難対策の強化を図る。
- ②大規模地震・津波発生後に緊急物資の輸送機能を確保するため、大規模地震対策施設の拡充を図る。
- ③大規模地震・津波発生後に早期に港湾機能の回復を図り、地域経済活動を維持するため、港湾BCP<sup>\*3</sup>等のソフト対策を講じるとともに、防波堤の粘り強い構造化及び大規模地震対策施設の強化に取り組む。

### (3) 【交流・環境】 豊かな地域資源を生かした県北地域の交流拠点づくり

- ①港を訪れる人が港や海に親しめる空間を確保し、快適で潤いのある環境を創造するため、良好な自然環境を保全しつつ、緑地等の親水空間を確保するとともに、クルーズ客船の継続的な寄港を実現するため、誘致活動等を継続して取り組む。
- ②プレジャーボートや漁船の適正な収容を図るため、既存施設の有効利用を図りつつ、小型船だまり機能の充実を図る。

### (4) 港湾空間のゾーニング

多様な機能が調和し、連携する質の高い空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

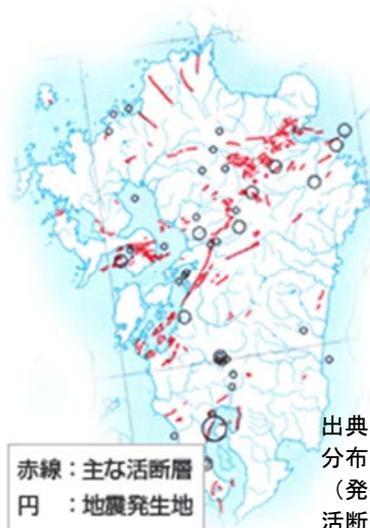
- ①工業港地区の北側と南側、及び白浜地区の中央部は、物流関連ゾーンとする。
- ②工業港地区と白浜地区は、生産ゾーンとする。
- ③白浜地区の東側は、危険物ゾーンとする。
- ④白浜地区の一部、及び商業港地区の北側と東側は、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑤商業港地区の南側は、交流拠点ゾーンとする。
- ⑥工業港地区の西側と商業港地区は、船だまり関連ゾーンとする。

## 1-5. 県北地域の特徴

### (1) 地域の概況

#### ① 位置

宮崎県県北地域は、延岡市、日向市、門川町、諸塚村、椎葉村、美郷町、高千穂町、日之影町、五ヶ瀬町の宮崎県北部の9市町村で構成され、北は大分県と、西は熊本県と接し、宮崎県の面積の約41%を占めている。五ヶ瀬川、耳川などの河川が日向灘へと注ぎ、降雪のある急峻な山間部から、冬でも比較的温暖な沿岸部まで、豊かで多様な自然環境が創り上げられている。また、宮崎県北地域にはほとんど活断層が確認されていないことから、直下型地震が発生する可能性が少ない地域である。

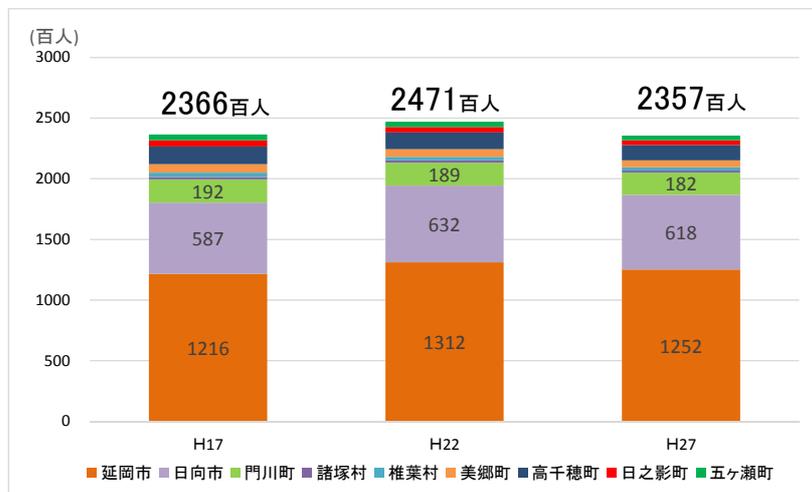


出典：日本と周辺の活断層・地震分布図 九州  
(発行：東京大学出版社 編集：活断層研究会)

#### ② 人口・定住

本圏域は、平成27年の国勢調査によると23.6万人で県全体の約21%を占めているが、人口は減少傾向にあり平成17年から9百人減少している。圏域全体が人口減少傾向になる中で、行政サービスの効率化や地域活力の維持向上を図るため、延岡市や日向市が中心市となり、「定住自立圏」を形成し、県北地域が一体となった連携を図る取組みを行っている。

また、9市町村で宮崎県北部広域行政事務組合を設立し、地域振興や観光振興、地域医療など様々な分野で連携している。交通インフラの充実に伴って移動時間も短縮され、一体的な生活圏域、通勤圏域になっている。



▲県北地域の人口推移

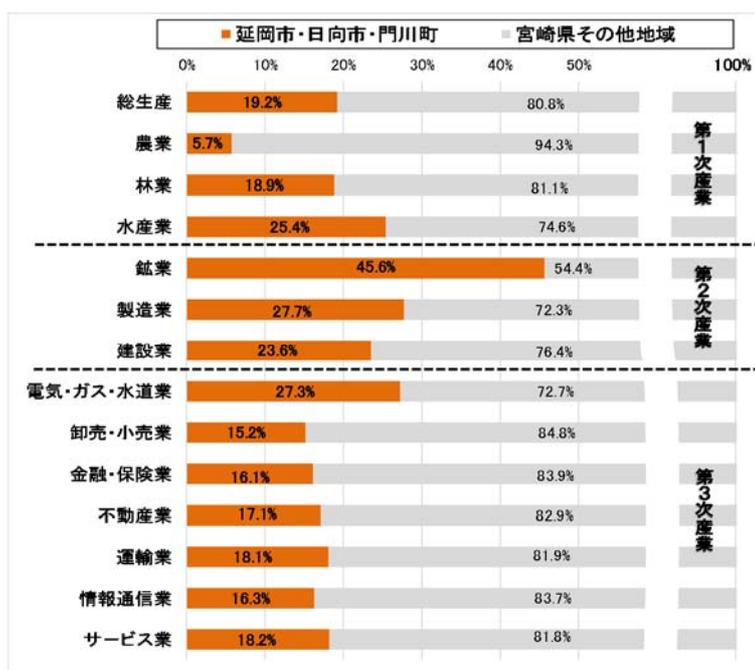
出典：国勢調査

### ③ 産業構成

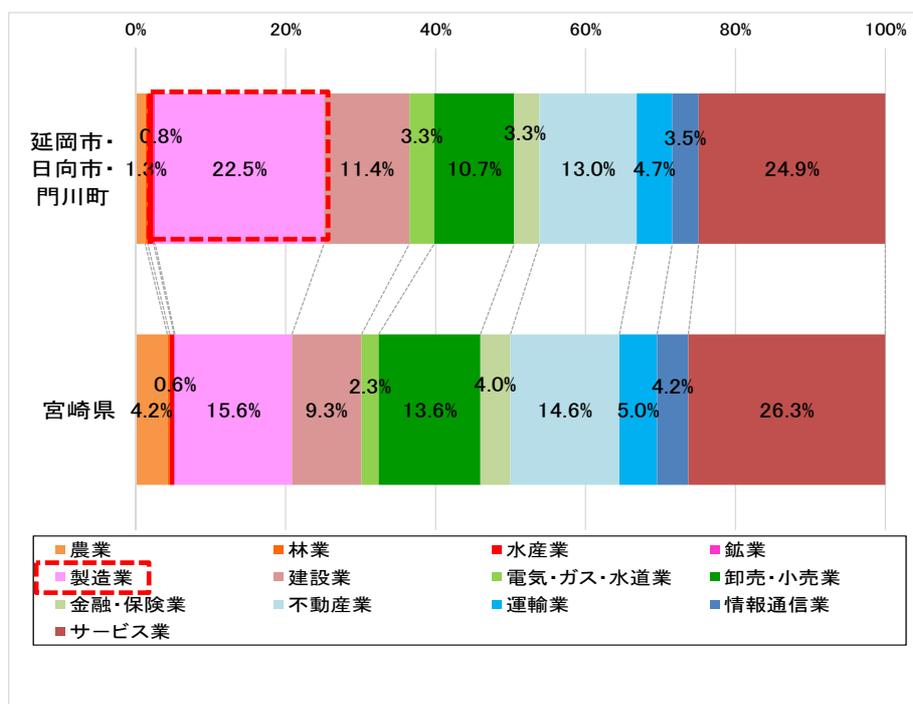
県北地域の中心市町である延岡市、日向市、門川町の産業の特徴は、県全体に比べて鉱業や製造業、林業など第2次産業におけるGDPの割合が高い地域である。

延岡市・日向市・門川町の製造品出荷額の合計は、約4,896億円（平成26年工業統計調査）であり、宮崎県全体の約32%を占めるなど高い工業集積を誇っている。

また、圏域内に大規模複合産業団地クレアパーク延岡や重要港湾「細島港」に隣接する臨海工業地域を有しており、積極的に企業誘致に取り組んでいる。



▲延岡市・日向市・門川町（合計）のGDPの対県比較



▲業種別GDPの割合（延岡市・日向市・門川町の合計）

出典：宮崎県県民経済計算（H24年）※行政サービス分を除く

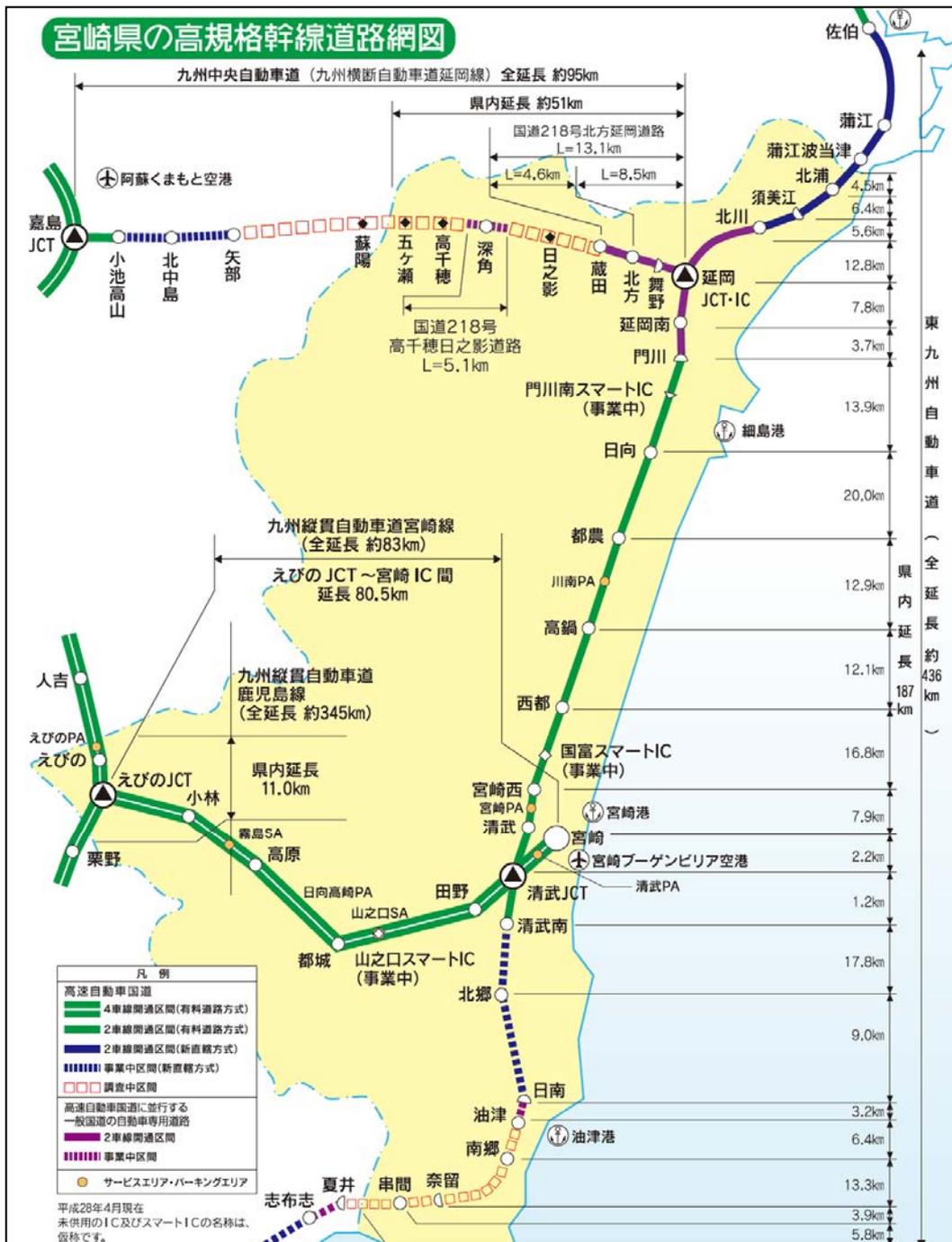
## (2) 道路ネットワーク

### ① 高速道路ネットワーク

県北地域の高速道路ネットワークは、平成28年4月に東九州自動車道の北九州-宮崎間が全線開通、速達性、定時性、安全性の確保から、4車線化が求められている。

平成29年3月25日、東九州自動車道『門川南スマートインターチェンジ(IC)』が開通予定であり、宮崎方面のアクセスが向上することで、地域産業の活性化や産業連携の円滑化が図られる。

九州中央自動車道は、平成27年4月に北方-蔵田間が開通、高千穂日之影道路は整備中である。細島港とのネットワーク強化により、物流の効率化とコスト削減、クルーズ観光圏の拡大などメリットが大きいことから、九州中央自動車道の早期全線開通が望まれている。



▲ 宮崎県の高規格幹線道路網図

出典：宮崎県HP2016 高速道路 Miyazaki Expressway Network

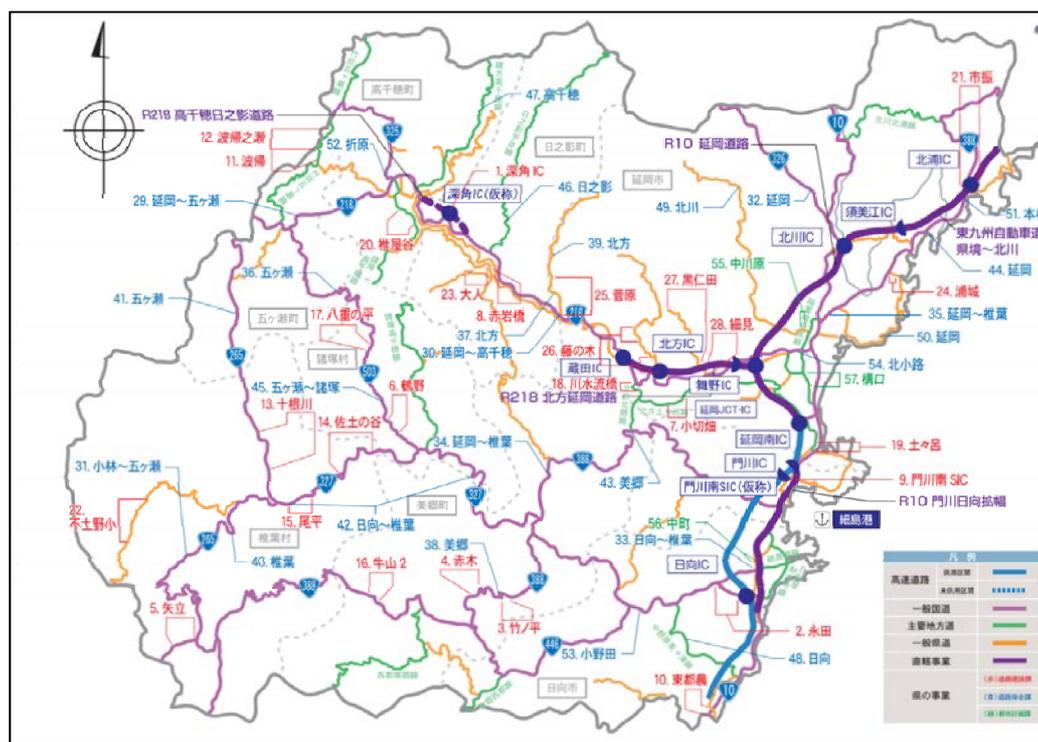
## ② 県北地域の道路ネットワーク

国道10号は、交通渋滞や安全性の確保、高速ICへのアクセス向上を目的とした拡幅が課題となっている。

大手製材メーカーの進出や原木輸出を背景に山間部と細島港を結ぶ国道327号や国道507号の機能強化が求められている。



出典：国土交通省 延岡河川国道事務所HP



### ▲ 県北地域の道路網と主な事業箇所

出典：宮崎県HP2016 高速道路 Miyazaki Expressway Network

### (3) 細島港

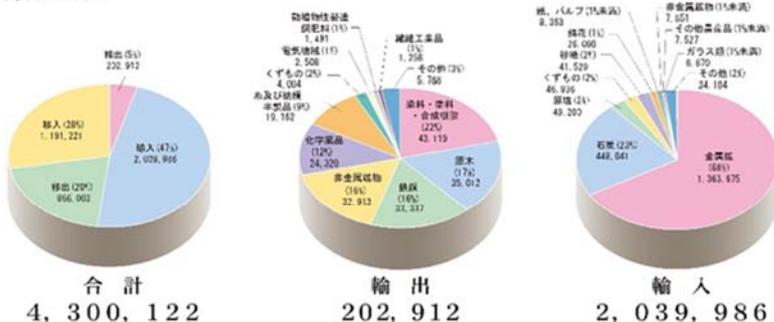
重要港湾「細島港」は、計画的な整備により港湾機能が強化され、県北地域の産業と経済を支える物流拠点として発展している。

平成28年2月には、県により細島港湾計画が改訂され、平成40年代前半を目標として、物流機能の強化などに取り組んで行く方針である。

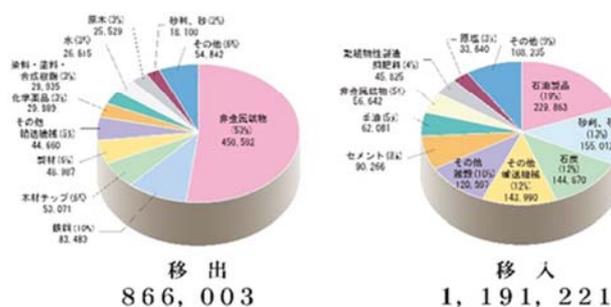
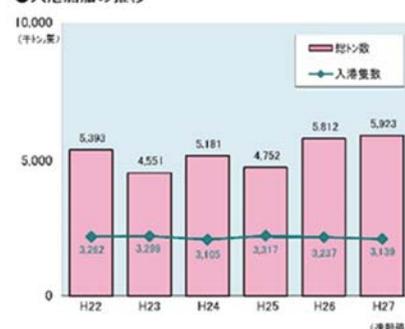
海外貿易では、韓国、中国へのコンテナ航路が開設したことで、港湾の利便性が向上したが、バルク貨物は、船舶の大型化に対応した港湾の機能強化が求められている。

一方、国内の長距離輸送は、長距離トラックドライバーの人材不足などから、トラックを利用した陸路から船舶による海路へのモーダルシフトの促進が求められている。

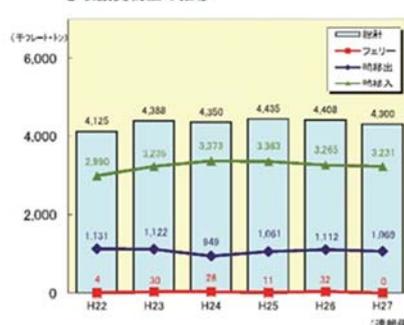
●平成27年 品目別取扱貨物シェア (速報値)  
 <単位:フレートトン>



●入港船舶の推移



●取扱貨物量の推移



#### ▲細島港の概要

出典：宮崎県HPみやぎの港 2016

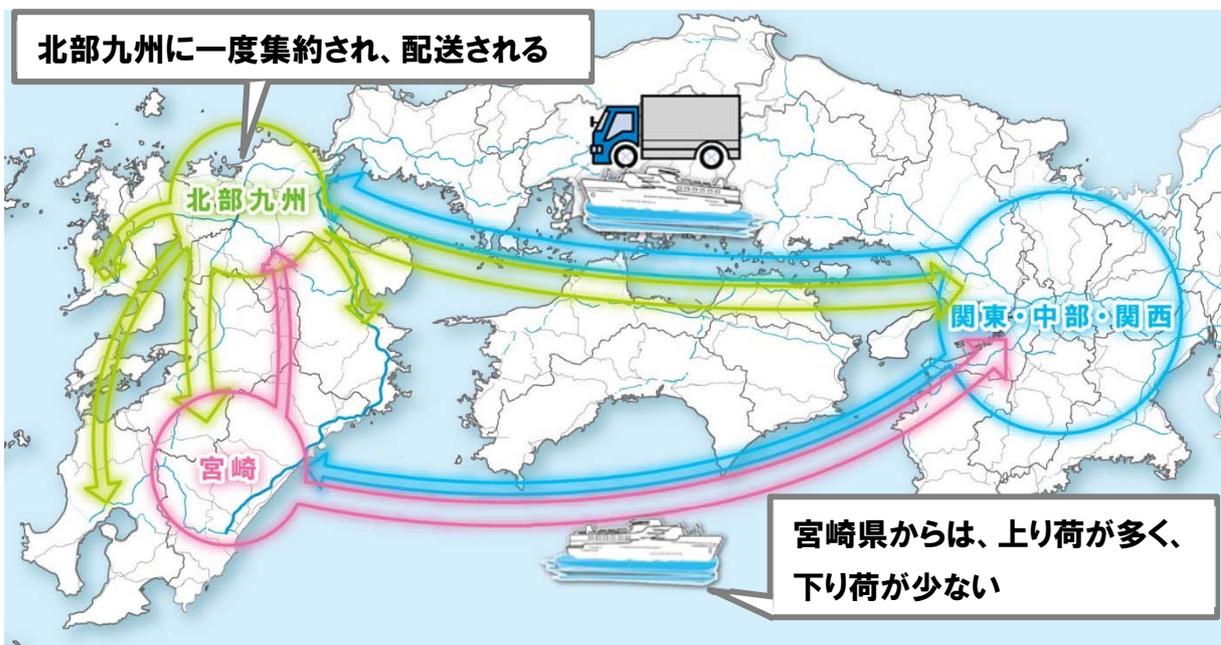
## 2. 県北地域の国内長距離輸送に関する現状と課題

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。

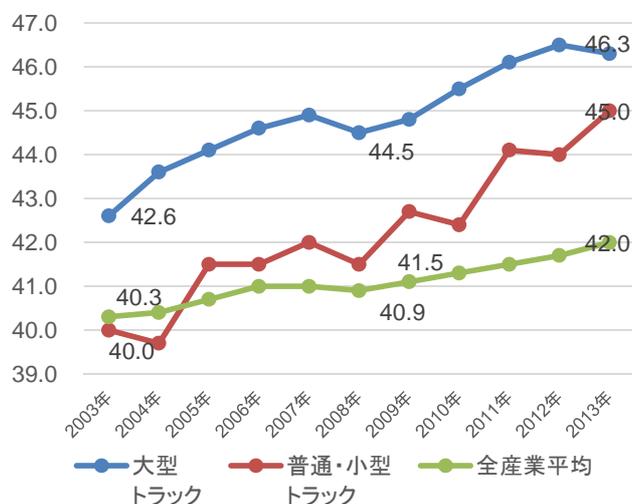
また、若い人で大型免許を取得する人も少ない。団塊の世代が引退した後の労働力不足を懸念している。

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)

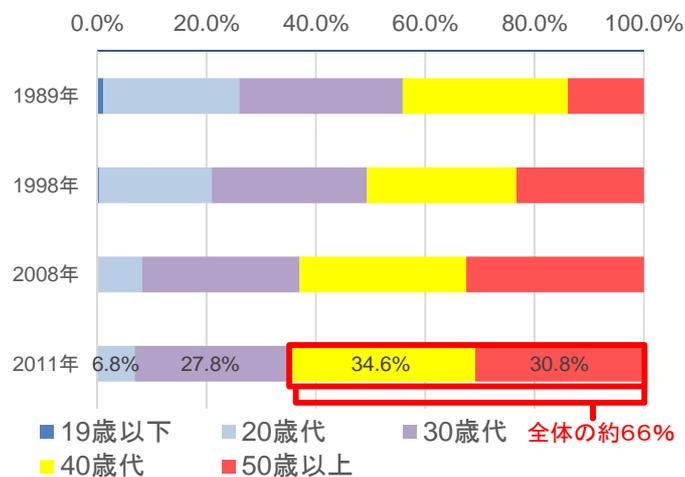
ドライバー不足は日に日に深刻化しており、危機意識は広がってきている。企業間の協力体制強化やドライバーの労働環境改善も含め、総合的な物流対策が求められている。

### 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。 <b>1日 原則 13時間</b> <b>最大 16時間</b> （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	<b>4時間以内</b> （運転の中断は1回連続10分以上、かつ合計30分以上の連続運転が必要）
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	<b>継続 8時間以上</b> 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 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、 <b>休息期間8時間から減算することができる</b> 。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	<b>2週間に1回以内</b> 、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)



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

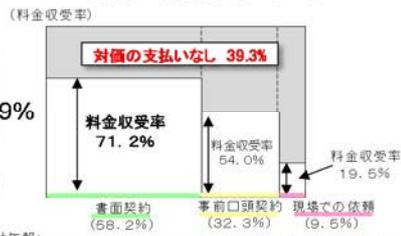
近年の我が国の物流は、トラック積載率が41%に低下するなど様々な非効率が発生しており、生産性を向上させ、将来の労働力不足を克服し、経済成長に貢献していくことが必要であるため、国では、①荷主協調のトラック業務改革、自動隊列走行の早期実現など「成長加速物流」、②受け取りやすい宅配便など「暮らし向上物流」を推進。物流事業の労働生産性を2割程度向上させることを目標に検討されている。

#### 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



##### ■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>(船舶の積載するコンテナの総容量)</small>	積載能力	船荷代理店等 (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(12,590DW)	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

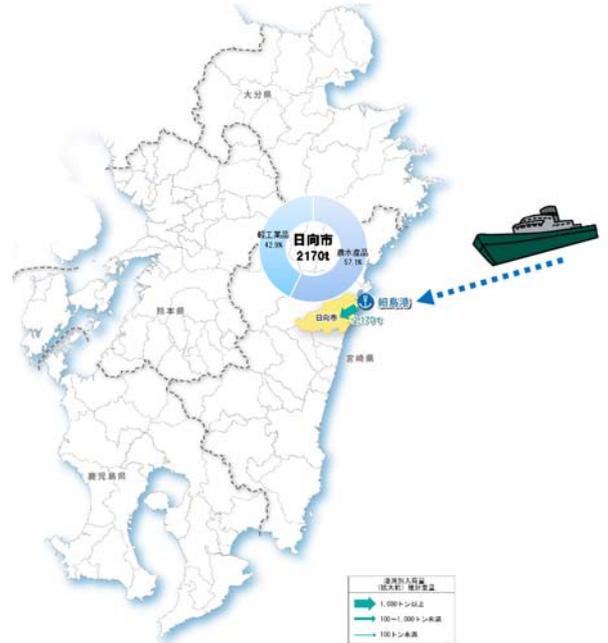
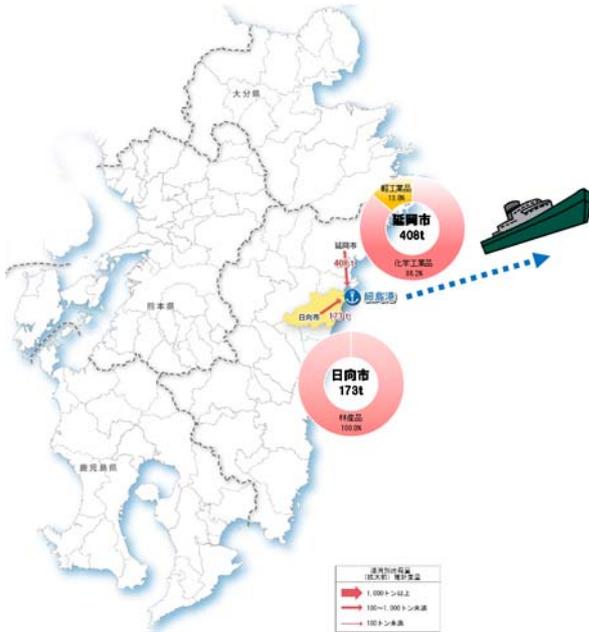
現状では細島港の運航サービスが高いとはいえず、細島港を利用する背後圏は延岡市や日向市を中心とする狭い地域に限られている。

○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】

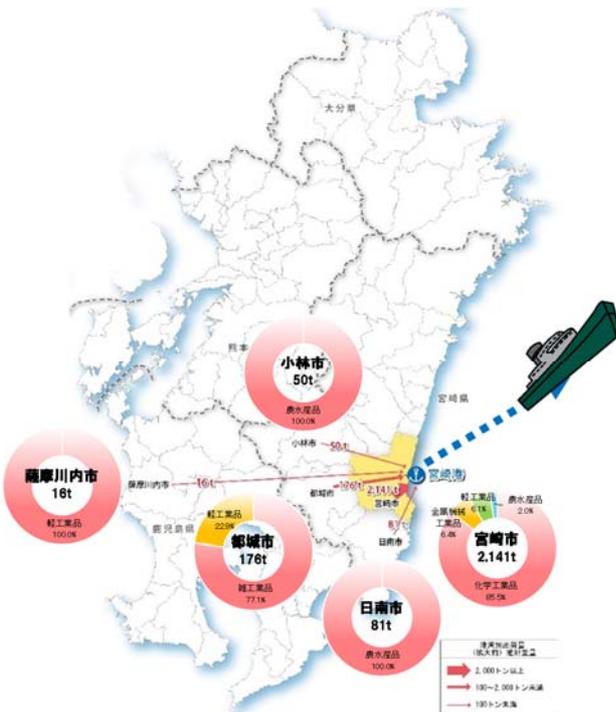
【九州外からの入荷】



○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。

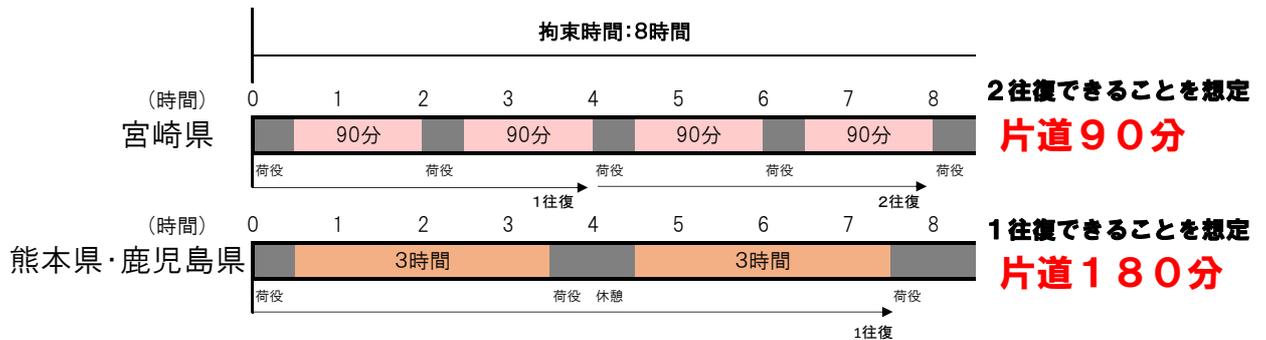
### ③各港湾からの時間圏

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  
の片道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。

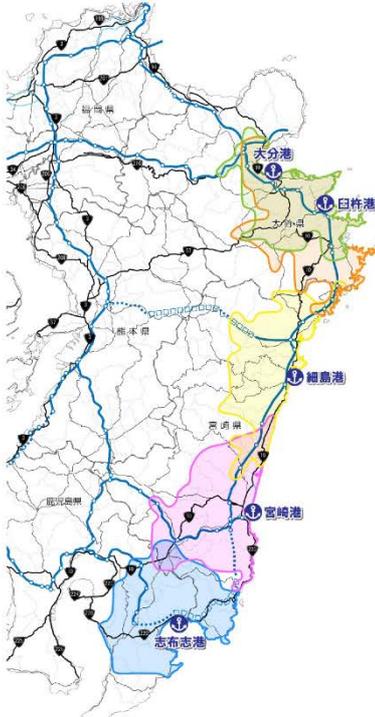
■60分圏

◇現況(一般道利用)



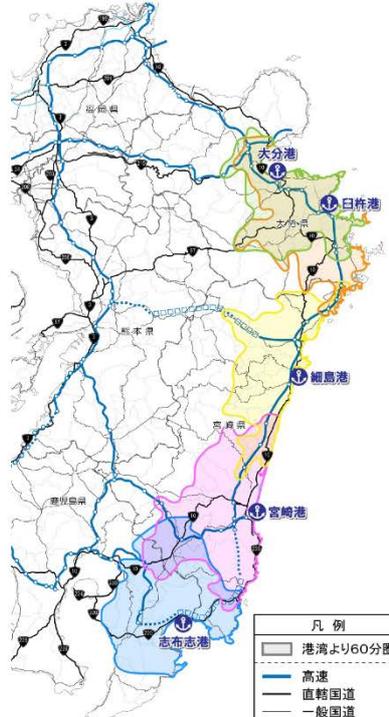
・H27現況ネット  
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇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)

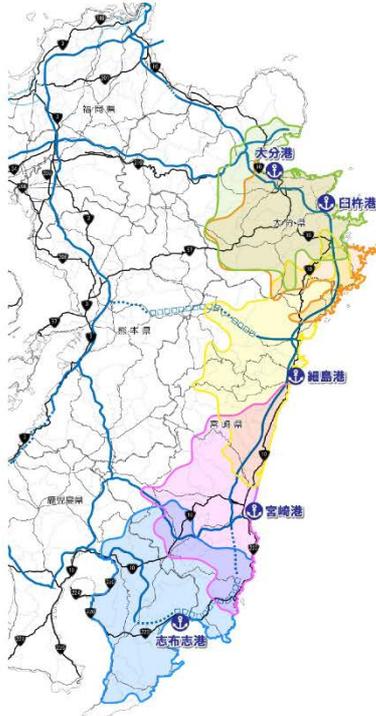


・H42将来ネット(東九州道:事業化ネット、九州中央道:全線整備、中九州横断道路:全線整備)  
・所要時間はH42交通量推計結果の平均速度より算出。

凡例	
■	港湾より60分圏
—	高速
—	直轄国道
—	一般国道

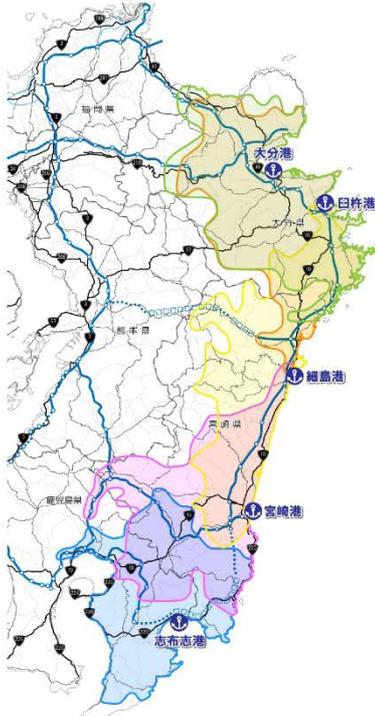
■90分圏

◇現況(一般道利用)



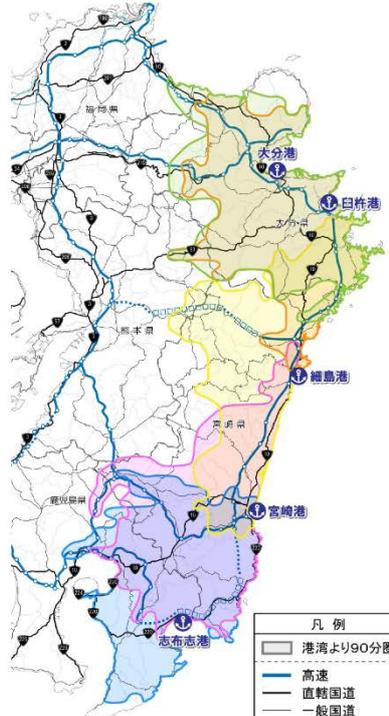
・H27現況ネット  
・所要時間はH27交通量推計結果の平均速度より算出。

◇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。

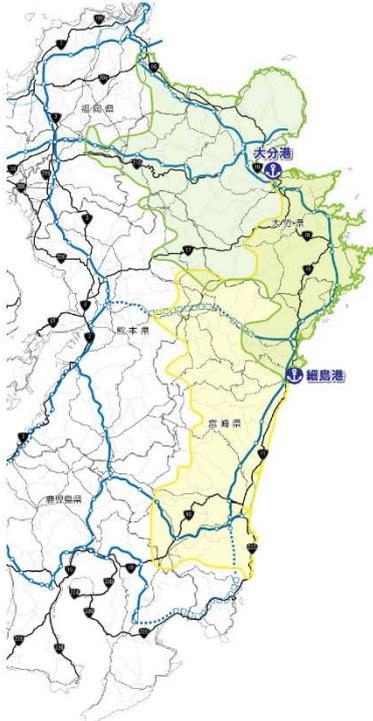
■ 120 分圏

◇ 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<sup>※4</sup>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<sup>※5</sup>不足によるコスト増
- 載せ換えによるコスト増
- シャーシ<sup>※6</sup>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<sup>※7</sup>
- 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"> <li>・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。</li> <li>・関西方面：RORO船（はっこう 21）で週3便運航</li> <li>・関東方面：RORO船（南王丸）で週2便運航</li> <li>・<b>デイリー運航<sup>※8</sup>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。</b></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> </ul>
輸送量の拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、<b>今後細島港の利用を増やす上では、限られた積載枠</b>となっている。</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> </ul>
リードタイムの短縮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>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。</b></li> <li>・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。</li> </ul>
荒天時の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
運航サービスの情報拡大	<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<b>サービス、支援制度等に関する情報発信が不足</b>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、関西・関東方面の需要の情報入手が非効率。</li> <li>・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。</li> </ul>

## (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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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）、<b>細島港は背後地にスペースや倉庫が少ない。</b></li> <li>・ 倉庫に関しては、固定資産税の減免措置が望まれる。</li> </ul>
ロット不足によるコスト増	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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、<b>小ロットで多頻度出荷している企業が多い。</b></li> </ul>
載せ換えによるコスト増	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、<b>製品も原料も横持ちによるコストが増加する。</b></li> <li>・ 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<sup>※9</sup>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。</li> </ul>
シャーシへの投資	<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。</li> </ul>
高速道路料金の負担軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>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。</b></li> </ul>
高速道路ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>速達性や定時性、安全性の確保</b>から、東九州自動車道の4車線化が求められている。</li> <li>・ 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。</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> </ul>
地震津波発生時の被害軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。<b>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</b>などのリスク対応が求められる。</li> </ul>
ドライバーの労働条件の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

### (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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
荷主企業の人手不足	<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>・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> </ul>
シャーシの効率的な運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
燃料高騰時のリスクヘッジ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
新造船への資金調達	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
岸壁・ふ頭用地の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 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す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



### 3-6. 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り、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	<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>・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 ROLO 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 ROLO 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	<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>● 既存配送業者への港湾利用促進 ○ 行政支援制度の構築</td> <td>○ 延岡JCT・ICの利便性の強化</td> <td rowspan="2">【凡例】 ● 既存事業 ○ 新規事業</td> </tr> <tr> <td>船社</td> <td>● 既存配送業者への港湾利用促進</td> <td></td> </tr> <tr> <td>配送業者</td> <td></td> <td>○ 延岡JCT・IC周辺での配送センターの稼働</td> <td>○ 延岡JCT・ICの物流拠点化</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	● 既存配送業者への港湾利用促進 ○ 行政支援制度の構築	○ 延岡JCT・ICの利便性の強化	【凡例】 ● 既存事業 ○ 新規事業	船社	● 既存配送業者への港湾利用促進		配送業者		○ 延岡JCT・IC周辺での配送センターの稼働
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	● 既存配送業者への港湾利用促進 ○ 行政支援制度の構築	○ 延岡JCT・ICの利便性の強化	【凡例】 ● 既存事業 ○ 新規事業													
船社	● 既存配送業者への港湾利用促進															
配送業者		○ 延岡JCT・IC周辺での配送センターの稼働	○ 延岡JCT・ICの物流拠点化													

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	<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>○行政支援制度の検討 ○物流課題の周知</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>荷主</td> <td>○待つシステムの構築 ○物流課題の理解</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>物流業者</td> <td>○待つシステムの構築 ○物流課題の理解・周知</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>船社</td> <td>●寄港ルートの検討 ○待つシステムの構築 ○物流課題の周知</td> <td>●船舶の大型化</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
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																				

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付近等にシャース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									

### ～東九州の国内物流拠点を目指して～

宮崎県北地域の産業を支え活力ある地域として継続していくためには、今ある地域ストックを最大限に活用しながら物流の効率化を図ることが重要です。

そのためには、地域の産業や物流に携わる官民が連携し、同じ目標に向かって、実現を目指していく必要があります。

#### ■固定概念を変え、機会を生み出す

これまでは、物流コストを抑えることは物流業者が自助努力で行ってきました。しかし、一企業による経営努力だけでは限界があり、他企業と連携したスケールの大きい取組みが今後は重要になってきます。

行政などが仲介に立ち、マッチングセミナー等を介して貨物のマッチングや情報交換の場を設け、Win-Win の関係が築ける機会を創出することや、行政が民間をサポートする体制を整えることが課題解決の第一歩になります。

#### ■チャンスを活かす

マッチング等で機会を創出したら、その機会を活かして一步踏み出すことが、課題解決の一步となります。その結果、効率的かつ安定的な物流環境構築され、県北地域の競争力が高まり、産業の発展につながります。

早速、平成 29 年度からは日向市と横須賀市が連携・協力し、久里浜港とのトライアル寄港を実施します。新たなチャンスを活かすことが、新たな定期航路を生み出すチャンスになります。

#### ■むすびに

本ビジョンは、国内長距離輸送に関する課題にどのように向き合っていくかを短期・中期・長期の視点でとりまとめたものになります。

このビジョンを県北地域の国内物流の理想像とし、それぞれの行政や民間がそれぞれの立場で実行し、連携していくことが重要になります。

また、経済情勢や社会情勢の変化は、年々激しくなっていることから、ビジョンは適宜見直しを行うとともに、短期計画である 5 年をめぐりに全体的なアクションプランに対する評価や中・長期計画の見直しを行っていきます。

## ○ 物流関係用語集

### 1. 【RORO船】 P1-1

Roll-on Roll-off ship の略であり、本船荷役の際に、本船に備え付けられたクレーンや陸上の輸送機器を使用せず、貨物を積んだトラックやシャーシ(荷台)ごと輸送する船舶のこと。発地では、トレーラーが乗船し、貨物を積んだシャーシを切り離して船側に載せ、トレーラーヘッド(トラクタ)のみが下船する。着地では、トレーラーヘッドのみ乗船し、シャーシを連結して下船し、陸送する。

### 2. 【モーダルシフト】 P1-1

昨今の大气汚染などの環境問題、トラック輸送における道路混雑の対応として、より効率的な輸送手段へ貨物輸送を転換すること。一般的にトラックや航空などから、二酸化炭素排出量が少なく、エネルギー効率も高い海運や鉄道へ転換することを指す。

### 3. 【BCP】 P1-6

BCP(業務継続計画)は Business Continuity Plan の略であり、地震や風水害などの災害や事故など不測の事態によって、業務中断による経済損失を最小限に抑え、業務の継続や復旧を図るための計画のこと。

### 4. 【リードタイム】 P2-10

商品の発注から納品にいたるまでの生産や輸送などにかかる時間。流通段階における在庫量削減や需要に対する反応能力の向上といった意味から、リードタイムの短縮化は重要な課題である。

### 5. 【ロット】 P2-10

輸送および荷役、保管を行う際の貨物の処理単位のこと。

### 6. 【シャーシ】 P2-10

海上コンテナ等を陸上輸送するトレーラー(台車)のことをシャーシという。

### 7. 【リスクヘッジ】 P2-10

様々な起こりうるリスクを回避したり、その大きさを軽減するように工夫することを指す。「ヘッジ」というだけでも同じ意味を指す。

### 8. 【デイリー運航】 P2-11

毎日(1日1便以上)運航しているという意味。

### 9. 【スリングベルト】 P2-12

荷役機械等で荷役する際の荷役運搬(スリング)用ベルトのこと。

#### 10. 【リプレース】 P3-12

交換(する)、置換(する)、元に戻す、後を継ぐ、などの意味を持つ英単語であり、船社では、古い船舶を処分して、その代わりとなる新しい船舶を建造することを指す。

#### 11. 【手待ち時間】 P3-16

勤務時間でありながら、する仕事がなく仕事ができるのを待っている時間のことであり、荷主からは「朝一番に来てほしい」とあらゆるトラック事業者に要望するため、荷主の工場や物流センターなどでは午前中の一定の時間帯にトラックが集中し、数時間に及ぶ待機が発生しているケースが多い。

#### 12. 【マッチング・マッチングセミナー】 P3-17

企業独自で行ってきた原材料や生産品の物流に関して効率化を図るために、品目や出発地・目的地、物量などを企業間で情報交換を行い、シャーシの共有化など通常では連携が図れない企業社間や異業種企業などが連携して、物流効率化を図ること。マッチングセミナーはそのための情報交換を行うための場を行政等が先導して開催するもの。