

# 報 告 書

令和7年1月21日

北九州市議会議長 田仲 常郎 様

経済港湾委員会  
委員長 吉田 幸正

次のとおり報告します。

## 記

- 1 派遣議員 吉田 幸正、渡辺 修一、田中 元、渡辺 徹、世良 俊明、  
奥村 直樹、高橋 都、本田 一郎
- 2 目 的 (1) ものづくり企業と融合したスタートアップ支援の取組  
(2) 物流拠点化推進の取組  
(3) 地域未来投資促進法を活用した産業用地の確保  
及び企業誘致の取組
- 3 派遣場所 浜松市、東京都大田区、千葉県
- 4 派遣期間 令和6年5月14日（火）から  
令和6年5月16日（木）まで 3日間
- 5 用務経過  
(1) ものづくり企業と融合したスタートアップ支援の取組（浜松市）  
浜松市は、外部のスタートアップ誘致や地域内のスタートアップ支援に取り組むとともに、市内に多数立地しているものづくり産業とのオープンイノベーションを推進することで、新たな製品・技術・産業を創出している。  
今回、浜松市議会において、産業部スタートアップ推進課から、ものづくり企業と融合したスタートアップ支援に関する取組の説明を受けた。



## 【説明概要】

### ア 浜松市の概要・課題

- 浜松市は市域が広く、環境が多彩であり、地域課題も多彩であるという意味で、国土縮図型都市という表現を使っている。実証実験などを誘致するためには、この表現は非常に響いている。
- 浜松市は、ヤマハ、カワイ、トヨタ、スズキ、ホンダなどの企業がこの地域で発祥しており、何でもやってみようという「やらまいか精神」にあふれた、元々スタートアップが盛んなまちであったが、近年は廃業率が開業率を上回る状態が続いていた。
- 浜松市の製造品出荷額については、ピーク時から3分の2程度に減っている。さらには、産業の主なものが輸送用機器の製造に偏っている。このままではいけないという流れの中で、鈴木康友前市長がスタートアップ支援に力を入れることに大きくかじを切った。

### イ 浜松市の目指すスタートアップ・エコシステム

- アメリカのシリコンバレーのようなスタートアップ企業が集積、成長する環境が整うことで、次々と新たなスタートアップ企業が生まれる好循環、エコシステムが確立している都市を構想した。
- 浜松市が有するものづくり企業の高度な技術とスタートアップ企業のアイデアの融合により、新たなイノベーションを生み出すことを示すために、スタートアップ・エコシステム拠点都市・拠点形成計画を提出し、内閣府からグローバル拠点都市の認定を受けた。これは、全国4か所の中の1か所で、愛知県や名古屋市等と連携する中で、セントラル地域としてグローバル拠点都市の認定を受けたものである。

### ウ 各ステージにおける支援策

- スタートアップ成長支援事業では、ビジネスセミナーを開催するほか、スタートアップの総合相談窓口を設置し、専門家による対面での相談が随時受けられる体系を整えている。また、育成プログラムとして、インキュベーションプロ

グラム、海外派遣を伴うアクセラレーションプログラムを展開している。

- 次世代スタートアップ育成事業では、次世代の育成として、主として学生のためのアントレプレナーシップ醸成コミュニティを造成した。このコミュニティに対して、各種のセミナーや専門スキルを有した人材による強力なバックアップの下、様々なプログラムを提供している。
- サテライトオフィス運営では、はままつスタートアップ・エコシステムクラブという名称でフェイスブックのグループを組み、市内のスタートアップやスタートアップ関係者が登録をして、独自で情報交換や、支援を提供したり、プレスリリースを行うなど、コミュニケーションが図れる場を展開している。
- ファンドサポート事業として、浜松市が認定したベンチャーキャピタルから出資を受けたスタートアップ企業が申請をすると、最大4,000万円の交付金が受けられる事業を実施している。今年度から新たに認定金融機関から融資を受けたスタートアップ企業に対しての交付も開始した。金融機関からのデット（借入れによる資金調達）に対しても交付対象としており、デットに対して支援をするのは、全国初である。
- 実証実験サポート事業として、浜松市の行政課題を全国に発信して、それを解決できるスタートアップ企業を全国から募集する事業を実施している。
- スタートアップ地域メンターについて、スタートアップ企業を地域に定着させるために、地域に強いネットワークを持っている大学教授や上場企業のOBなどに地域メンターを委嘱している。スタートアップ企業から相談があれば、メンターを使って地域企業や大学に結びつけ、コーディネートをしてもらう。
- 各事業におけるKPIについて、スタートアップ戦略の中で、5年間で全ての指標を3倍増にする計画を立てた。

#### 【主な質疑】

- スタートアップ企業に対する伴走支援の状況について。
  - 支援したスタートアップ企業のうち、さらに浜松市で成長してもらいたい企業や、浜松市へ来てもらいたい企業については、引き続き状況を確認している。
- IPO（新規公開株式）したスタートアップ企業はあるのか。
  - 浜松市に本社があるスタートアップ企業について、新規上場やエグジット（株式売却等）はない。浜松市に支店があるスタートアップ企業で、本市が支援したのは2社である。これらの企業に対して、ふるさと納税での支援や、ノウハウの提供など直接的な支援をしている。
- スタートアップ企業の廃業数などは把握しているか。
  - していない。

- スタートアップ支援で苦勞している点は何か。
  - スタートアップ企業の地域定着が大変難しい。スタートアップ企業の多くは首都圏で生まれるが、北九州市には大学がたくさんあり、スタートアップ企業が生まれる環境として有利なのではないか。
- スタートアップ地域連携促進事業について、企業から、当社には課題があるという相談件数はどれくらいあるか。
  - 地域企業が抱えている課題は把握できてない。募集する仕組みをホームページに掲載するとともに、商工会議所や地域連携機関の外郭団体と連携し、市のほうからドアノック方式的に地域企業にアプローチし、仕組みを紹介している。
- スタートアップ地域連携促進事業について、課題を持っている企業はどう抽出されるのか。
  - 悩み事を適切に集める方法があればいいと思うが現状はない。各企業も困っていても、自発的に発信することはないので、こちらから掘り下げていくことを地道にやっている。
- 地域企業とスタートアップ企業とのマッチングにおいて、2社とマッチングした場合は、最終的に1社に絞るのか。
- スタートアップ企業とマッチングした後の追跡調査で、長期的に見ていく予定などがあるか。
  - 連携事業が継続する限りは、年1回での定点観測はしていく。
- スタートアップ企業とのマッチングにおける市内企業の参加動機について。
  - 市内企業が自らマッチングに手を挙げるような環境ではない。こちらからお誘いしているのが現実である。
- スタートアップ企業とのマッチングにおいて、市内スタートアップ企業が有利になる制度はあるか。
  - 市内企業に優位性はない。地域企業の課題を地域スタートアップが解消するのが理想だと思うが、市内だけでは絶対に足りない。地域企業の課題が解決できるのであれば、市内のスタートアップ企業でなくても構わない。
- 2回採択を受けている企業があるが、1回採択を受けた後に、まだやりたいと言っている企業は、再度手を挙げていいのか。
  - 地域企業とスタートアップを結びつける事業では、過去に採択した企業は、再度申請できないように要領で定めて、1年間に限って伴走支援をしている。同じ支援を受けることはできない仕組みで行っていたが、せめてマッチング機会だけは提供できるように、マッチングプラットフォームを新設した。この枠の中では、何度も利用してもらっていいと考えている。
  - 1社の事業に対して、2社のプロジェクトを同時に進めていくこともある。

○イノベーション創出促進事業の支援期間について。

→1年である。伴走支援の継続は難しいので、成果報告をもらい、あとはマッチングした企業同士で頑張ってくださいと一旦終了になる。相談もあるが、途中からは守秘義務契約をお互い結ぶので、中身の深いところには突っ込めなくなってしまふ。

○ライバルではあるが、北九州市と浜松市が連携する可能性はあるか。

→北九州市との連携は考えたことがなかった。スタートアップ都市支援協議会の枠組の中では、何かしら連携できるかもしれない。

○ファンドサポート事業では、出資比率などベンチャーキャピタルとの関わりについて、市から指導などを行うのか。

→ベンチャーキャピタルの目利き力に期待をして、市はベンチャーキャピタルを認定しているだけであるが、50%以上出資することがないようにお願いしている。

○地元企業と定年した技術者などは、何か関わりがあるか。

→現状としてそれほどない。発掘して、地域メンターという形での地域の関わりに委嘱していきたいと思う。現状は発掘できていないか、適任者がいない状態である。そういう人たちは、まだ会長職とか顧問職とかで雇用されているような認識である。

## (2) 物流拠点化推進の取組（東京都大田区）

羽田クロノゲートは、羽田空港に近接して立地し、陸・海・空のあらゆる輸送手段を効率よく活用して、国内と海外を結ぶ、ヤマト運輸株式会社が運営する国内最大級の物流ターミナルである。

当施設は、ヤマトグループが提供する物流サービスに、修理・組み立て、洗浄、3Dプリントなど様々なサービスを組み合わせ、新たな付加価値を提供する物流拠点施設である。

今回、羽田クロノゲートにおいて、ヤマト運輸株式会社の担当者から説明を受け、施設を視察した。

また、先端医療研究センターや研究開発施設などが整備されている未来志向の大規模複合施設、羽田イノベーションシティを視察した。当施設では、自動運転バスなどのスマートモビリティやロボットによる実証的取組も展開されている。



#### 【説明概要】

- ヤマト運輸全体で営業所が約3,000か所あるが、このうち羽田クロノゲートが担当している営業所が約250か所である。羽田クロノゲートの敷地面積は東京ドーム2個分、床面積では東京ドーム7個分ほどあり、約4,000名の社員が働いている。
- 全長1,070メートル、1,336枚のセル式のクロスベルトソータを365日24時間動かしている。故障などで少しの時間でも止まってしまうと、延べ1,000人を作業に当てても遅れが出てしまう状況である。
- 羽田クロノゲートは、空港や港、JR貨物などが非常に近い場所にある。全国70以上ある地域の仕分けベースも、同じような状況である。CO<sub>2</sub>削減のため、フェリーや鉄道などへモーダルシフトの取組を進めているが、現状は95%ぐらいがトラック輸送である。
- 羽田クロノゲートでは、印鑑の製造や医療器具のメンテナンスなども行っている。製造やメンテナンス完了後、すぐに発送できるので、納期が早くなり、回転率が上昇することで在庫を圧縮することができる。
- 運送事業者としては、荷物をなるべく運ばないのが、お客様に対する一番のメリットだと考えている。遠くから遠くに運ぶと、CO<sub>2</sub>の削減にはならないため、なるべく近くで、動かす回数を減らしていくというのが大きな役目だと思っている。
- ヤマト運輸は、トラックなどのドライバーがメインだと思われるが、ドライバーは全体の2割しかいない。それ以外は、物流確保など様々な業務を行っている。

- 宅急便が生まれたのが1976年で、年間23億個の取り扱いがある。その中で、現在、個人から個人に送る荷物は約3億個しかない。時代とともに取扱状況は変わってきており、ヤマト運輸はそこに追いついていこうとしている。
- 特に九州は、熊本県の電子デバイスが非常に活況であり、それを飛行機で運ぶようになった。今後はそれに何を載せていくかが重要で、北九州の農産品、電子デバイスなど様々なものが大消費地の東京に運ばれてきて、地域が盛り上がっていく、そのお手伝いをしていきたい。

#### 【主な質疑】

- 当施設では、女性の雇用は多いのか。
  - 7階などの上層階（修理・組み立てなど新たな付加価値を提供するエリア）は、女性の雇用は多い。
- 災害も少ない北九州市に羽田クロノゲートのようなベースを誘致するには、当施設と同程度の作業環境を有する施設が必要になるか。
  - 同じものは難しいが、これから北九州空港の周りでも、羽田クロノゲートのような施設を考えていかないといけないとは思っている。空港の中の施設だけではどうしても足りないため、それに付加価値をつけて、地元の方の雇用を生んでいくというのが一番あるべき姿と思っている。東京のお客様に対して、場所は近くのほうが有利ではあるので、その場所だから生まれる価値を高める必要がある。
- 北九州市からどのような物が運ばれたかというデータは持っているのか。
  - 今需要として多いのは、半導体系であるが、自動車工業部品や生鮮品も多いと思っている。九州内だけでなく、広島県西部などから北九州空港を使いたいという声もあり、そこを見据えた施設を造っていかないといけない。
- 東九州から北九州への更なる集荷の期待について。
  - 東九州自動車道が開通してから、東九州からも生鮮品のニーズが高く、今は徐々に生鮮品を扱うようになってきている。

#### (3) 地域未来投資促進法を活用した産業用地の確保及び企業誘致の取組（千葉県）

千葉県では、地域未来投資促進法を活用し、成田空港周辺の9市町村を「成田新産業特別促進区域」として、農地の物流関連用地への転用などにより、物流拠点化を積極的に促進している。

今回、千葉県議会において、成田空港政策課、企業立地課及び経済政策課から、千葉県における地域未来投資促進法を活用した産業用地の確保及び企業誘致に関する取組について説明を受けた。



## 【説明概要】

### ア 成田空港のさらなる機能強化を生かした国際航空物流の拠点化の取組

○千葉県には成田空港があり、さらなる機能強化のため、年間発着回数を30万回から50万回に拡大することを目指しているが、成田空港の周りは、大半が農地であり、一部の地域は市街化調整区域に指定されていることから、物流事業者等の参入が難しいという課題があった。

○令和3年頃から、空港周辺に産業用地を確保し、そこに企業を呼び込み、空港の価値を高めていくことを目的に、成田空港周辺地域の9市町を成田新産業特別促進区域として、農地に関する利用規制等の緩和を考えてきた。その中で、地域未来投資促進法を活用していくことを、一つの手段として進めてきた。

○企業側としては、農地を活用できる見通しの精度が高まり、投資に関わる予見性が高まれば、事業計画を立てやすいと考えられる。このため県では、空港と一体的に利用可能な事業については、地域未来投資促進法により農地を活用できないかと、国に図ってきた。

○成田空港ゲート、高速道路等のインターチェンジ、国道と国道の交差点の周辺において、成田空港機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の整備を図る場合は、農用地区域（成田用水事業受益地を中心とした地域を除く）を含む土地であっても、地域未来投資促進法に基づき県及び市町が重点促進区域を基本計画で設定することが可能となった。これにより事業者においては、当該用地を利用した事業の予見可能性が高まった。

### イ 千葉県立地企業補助金制度の取組

○企業立地課の支援の対象は、主に本社、研究所、工場であり、物流は入っていない。また、土地を購入し工場を建てる際、不動産取得税や固定資産税の補助制度はあるものの、成田空港周辺に物流施設が建ち、そこに賃借で入居した企業に対しては、今のところ補助制度はない状況である。

○千葉県独自の事業であるが、産業用地整備事業において、ディベロッパーが開発する場合、道路や下水道など、将来的に市町村に帰属する設備も一緒に開発する

ことになる。そういう設備に対して、ディベロッパーに市町村が支援をする場合、2分の1を県が補助するという制度がある。今回、成田空港で物流施設が開発されるプロジェクトが進んでいるが、市町村が開発事業者に補助するのであれば、県も補助できる可能性がある。

#### ウ 地域未来投資促進法に係る千葉県内の基本計画の取組

- 千葉県内における地域未来投資促進法に係る業務計画については、6つ策定されている。千葉県全域を計画の対象となる促進区域としているものが1件あり、これが千葉県の基本計画となっている。
- また、複数の市町を促進区域としているものが1件あり、成田新産業特別促進区域基本計画である。そのほか、単独の市町村のみを促進区域としているものが4件ある。地域未来投資促進法に係る基本計画については、基本的に促進区域になる市町村と、千葉県が共同で策定している。
- 千葉県全域を促進区域とする計画について、現在は第2期の計画である。昨年度中に第2期の千葉県基本計画を策定し、国の同意を得た上で令和6年4月1日から運用を開始した。千葉県の基本計画は、千葉県の全域が促進区域なので、千葉県と県内の54市町村全てとの共同策定である。千葉県基本計画があることで、民間の事業者において、地域経済牽引事業計画を策定して、県の承認を受ければ、千葉県全域で地域未来投資促進法に関する支援措置を利用することができるようになっている。
- 千葉県基本計画においては、重点促進区域は特に設定していないので、重点促進区域の設定を行うためには、基本的には市町村単独の促進区域として基本計画を策定する必要がある。重点促進区域の設定をされると、地域未来投資促進法に基づく支援のうち、土地利用の調整について配慮を受けることができるようになり、農地の転用などができるようになる。千葉県内で市町村単独地域を促進区域とした基本計画については、千葉市、松戸市、成田市、印西市が策定をしている。
- 印西市は、東京都心や成田空港からも近く、電力供給網や交通インフラが充実している。さらに活断層が周辺になく、地盤が強いため、データセンターの立地促進を目的として、重点促進区域を設定し、計画を運用している。
- 地域の特性を生かし、高い付加価値を創出して、地域に経済的効果をもたらすことが地域未来投資促進法の目的であるため、印西市の基本計画の運用の仕方は分かりやすい例になっている。
- 基本的に土地の利用調整をするためには、重点促進区域の設定が必要となっている。重点促進区域を設定していない千葉県の基本計画を活用して、民間の事業者が地域経済事業計画を作成すると、税制や予算などの優遇も受けられる。これを生かして立地や事業を行っていただくことで、地域経済をけん引していただければ

ばと考えている。

### 【主な質疑】

#### ア 成田空港のさらなる機能強化を生かした国際航空物流の拠点化の取組

○農家の農地売却意欲や適正な売買価格などについて、Aさんは売ると言っているが、Bさんは絶対に売らないなどの問題がある場合、行政でマッチングなどはするのか。  
→企業で進めていただいている。

○促進地域において開発を計画する場合に、事前協議などには応じるのか。

→県としては、事業者が農家などを回って土地の買収の見込みが立ったから認めるということではない。考え方としては、空港周辺9市町における空港ゲートから5キロ、インターチェンジから3キロ、国道と国道の交差点から3キロ、この範囲内において、市町が都市計画マスタープラン等に位置づけるなど、土地利用関係の諸計画と調和しており、なおかつ投資促進を図ることが適当な地域について、重点促進区域の設定を検討する。地域にとって農業は基幹産業であるので、農地を全て開発するのではなく、農業とのバランスを図るため、県や市町との対話など、調整を図って、開発を進めるべきであれば、重点促進区域の設定を検討する。

○利益を上げているから、特産品があるからなどの理由で、手放したくないという農家もいると思うが。

→この区域の農業産出額が109億円である。本県の中心的な農業地帯がこの空港周辺9市町である。特産品としては、ネギやニンジンなど、野菜系が多いエリアである。農業が盛んな地域であり、様々な状況がある。

○千葉県成田新産業特別促進区域基本計画の計画期間が令和9年度末までであるが、物流も含めた空港関連の産業用地がいつ頃までに、どの程度できていくのかといった、スケジュール感はどうか。

→地域経済牽引事業は、企業の事業を承認してはじめて実際その特例措置が使えるようになる。計画年度の最終年度に申請が来て承認した場合に、そこから開発されるのに数年かかる。5年間というのは、計画の期間であり、承認をする期間であるので、そこで承認をしたものが数年間にわたって着工するという制度になる。5年間で全てが出来上がるというものではない。

#### イ 千葉県立地企業補助金制度の取組

○産業用地可能性調査事業について、需要はどのような感じか。盛んに要請が上がってきている感じか。

→産業用地可能性調査は、基本的に市町村が調査をする。成田地域で地域未来投資促進法と絡まずに使った事例もある。実際に進んでいるものもあれば、課題が出てきて、検討に入っているところもある。可能性調査の件数については、令和元

年度から10件程度である。

○成田空港は、今から新滑走路ができ、物流も大きくなるのか。

→現状A滑走路、B滑走路があり、A滑走路を延ばし、プラスして新しくC滑走路を造る。旅客数が4,000万人から7,500万人、貨物の取扱いも200万トンから300万トンに増やしていく。C滑走路の新設などに伴って、敷地が広がるので、貨物地区など、空港内のレイアウトに関する検討をされている状況である。

○市町村ないし県が整備をする工業団地の状況について、具体的に整備している計画や実績があるか。

→当時の千葉県企業庁が、平成14年頃に産業用地整備はやめると宣言をし、そこからは行っていない。今は、民間が行っている状況である。市町村が独自で行うことは、あまり聞いたことがなく、民間とタッグを組んで行っている。民間に県と市で補助金を入れる3者の連携スキームで進めている。

○農地について、地主との交渉がまとまった際、隣人から水が汚れる、陰になるなどで問題になることはないか。

→開発を進める際に要件が幾つかある。周辺農地の効率的な利用に支障を及ぼすおそれがないことという要件があるので、仮に陰で植物が育たないという話があれば、要件を満たさないことになる。

○地域の神社とか、歴史的な価値があるものなどに配慮することはあるか。農地的な視点だけか。

→地域未来投資促進法は、農地を活用するためのやり方と認識して取り組んでいる。個別の法において様々な課題が出れば、地域未来投資促進法ではなく個別法に基づき、それぞれ対処していく。

ウ 地域未来投資促進法に係る千葉県内の基本計画の取組

○成田市にとっては、3つの計画が同時に進行するということになるが、メリット、デメリットはあるのか。

→千葉県の基本計画は、県内54市町村との共同の計画であり、全体的な特性を生かすだけになる。より限られた成田市の基本計画であると、より地域の特性を生かした基本計画を策定しやすくなるメリットがある。

デメリットとしては、基本計画を自分たちで策定した上で、3つ運用しなければならないので、少し煩雑で大変かと思う。

## 6 意見交換（5月24日 経済港湾委員会）

視察後、委員会で各視察先の取り組みについて意見交換等を行った。

### 【主な質問・意見】

(1) ものづくり企業と融合したスタートアップ支援の取組

- 浜松市は、地元のベンチャーの育成というよりは、地元企業の課題解決に日本のベンチャー企業を活用しようというイメージであった。ほかの都市の悩みを含めて地元のベンチャー企業で解決すべきではないかと感じた。
- 市内企業の課題解決に向けたスタートアップ企業との連携については、マッチングが大事であり、それに向けていかに周知していくかも重要である。
- 浜松市は、ものづくり企業とスタートアップ企業とのマッチングが重要であるとのことであったが、マッチングだけが行政の役割ではなく、伴走していく必要があるのではないかと感じた。
- イノベーション創出促進事業の支援期間について、1年だけの支援では短く、その後の伴走も必要であると感じた。
- 浜松市の場合、イノベーション創出促進事業におけるマッチングの支援は1年間で、その後はファンド、ベンチャーキャピタルに入ってもらって、民間のお金を投資してもらおうことが望ましいとの考えであったが、ファンドにつなぐような仕組みは北九州市にあるか。
  - 北九州市も認定ベンチャーキャピタル制度をつくっており、今26社認定している。出資や支援が必要であれば、そこにつなぐことができる仕組みはつくっている。
- 浜松市のファンドサポート事業において、事例として32社に対して11億円を補助した際に、22億円の経済波及効果があったと聞いた。こういった企業が地域に定着をして、そしてM&AやIPOを目指していくという話であった。北九州市も同様に取り組まれない。
- 浜松市では、ドアノック式に実際に職員が企業を回っているとのことであるが、北九州市の企業の課題抽出はどのように行っているか。
  - 今年度、地域課題、行政課題や企業の課題を、スタートアップ企業や市内企業と一緒に解決するという仕組みをつくっていかようとしている。少しずつ市内企業にもヒアリングを始めているところである。企業によってはスタートアップと一緒にやっっていこうという視点がないと感じている。今スタートアップ企業は革新的な技術、アイデアを持っているため、市内企業にとっても生産性改革や新しいビジネスチャンスの創出につながることを丁寧に説明をし、事例等も見せながら取り組んでいこうと考えている。
- 今後、市内企業等の課題抽出に際し、各委員も日頃から地域や企業の課題に向きあっているため、事業スキームができあがったらぜひ共有したい。
- 浜松市は課題解決について、主に市外のベンチャー企業に目を向けていたが、北九州市はどうか。
  - 市外のスタートアップ企業に北九州市へ目を向けていただくことで、本市で事

業を拡大していただける可能性につながるため、そこは視野に入れている。

○地元のベンチャー企業に積極的に頑張ってもらいたいので、例えば、市内企業に優位性を持たせてはどうか。

→スタートアップ支援に関する事業の中で、市内のスタートアップにもう少し重点的に支援できないかという課題があったため、今年度は市内に限った枠を設け、公募をかける予定である。

## (2) 物流拠点化推進の取組

### <羽田クロノゲート>

○クロノゲートの中で、医療品の洗浄をすることによって、再配送に通常なら3日、4日かかるところを1日、2日で送れるようになり、多くの在庫を減らすことができるとのことで、参考になった。

○医療器具の洗浄をしているスペースは、24時間体制であり、年長者の方が多くて、うまく雇用をされていると感じた。

○物流は雇用を生むのか大きな疑問があったが、クロノゲート自体は実際に4,000名が働いており、多くの雇用を生む可能性があると感じた。

○ヤマト運輸は商品を運ぶ仕事であるが、なるべく動かさない、触らない、傷めないとのことであった。ものを大事にする理念から来ており、いろんなことが進んでいると感じた。

○荷物はなるべく動かさないことにメリットがあるため、首都圏に利点がある。改めて北九州市の強みを考え直さないといけないと感じた。

○ヤマト運輸の全体のシェアは、トラック便が98%、航空便は1%ぐらいである。圧倒的なシェアがトラック便であり、航空便が倍増しても、構造に影響を与えるものではないと感じた。

○北九州市におけるヤマト運輸の事業内容を報告してほしい。

→現在、ヤマト運輸の施設は、空港のエプロンサイドに上屋を建てている。これは飛行機に登降載するための荷物を、陸送のトラックで持ってきて、そこでさばいて、航空コンテナなどに載せる作業をするところである。物流を少し変えて、付加価値をつけてもう少し高度にすることは、ヤマト運輸に限らず、物流拠点化構想で雇用を生み出すために考えているところである。首都圏と同じようなものはできないが、首都圏は当然床代が高いので、アジアから材料を輸入して、半加工して首都圏に持っていく中継点というのは、あり得ると思っている。そういったところをヤマト運輸に限らず、今物流事業者に提案して誘致を働きかけているところである。

○ヤマト運輸から、北九州空港の荷さばき上屋が手狭になっていて、要望も出してい

るとのことだが、その件についてどのように進めているか。

→当初は事務所が300平米、上屋が1,500平米で、北九州エアターミナルが整備したところに入る形でスタートしている。今は1日3便しか飛んでいないが、最終的には10便飛ぶ計画である。そうなるとオペレーション上、厳しいため、今隣にもう1,500平米の増設をされていると聞いている。所管の港湾空港局でヤマト運輸とコミュニケーションを取りながら、空港周りの必要な施設を整備している。

○ヤマト運輸の航空便が北九州に発着するようになり、ビジネスチャンスがあると思う。ただの結節点だけではなく、雇用を生むために執行部と一緒にしっかり頑張りたい。

○本市において、食品の加工も含めた農水産物をアジアと結ぶ仕組みを検討されたい。

○本市には農産品や魚もあり、首都圏に比べて土地代も安いというメリットもあるため、企業誘致につなげるよう取り組まれない。

#### <羽田イノベーションシティ>

○イノベーションシティの中に、大田区のものづくり企業の紹介と、マッチアップができるコーナーがあり、北九州市にも同じようなものがあつたらいいと感じた。

○展示場所や発信の仕方はよくなかったが、お土産コーナーがあり、本当に機能したら、銘菓が少ない本市にとって有効な取組だと感じた。

### (3) 地域未来投資促進法を活用した産業用地の確保及び企業誘致の取組

○産業用地の造成について、民間で行うのは当然であるが、北九州市としての産業用地の造成の方針を教えてください。

→産業用地が不足しているのは周知のとおりであり、地域未来投資促進法を活用して民間に動いてもらい産業用地をつくっていききたい。一方で、市が所有する産業用地については98%ぐらいが売れているため、早期に対応するために、今学術研究都市の第2期の産業用地について、再整備の検討を進めている。製造業の国内回帰が進んでいる中で、スピードが求められるときに、行政が整備すると入札や予算措置など手続が非常に長くかかる。民間がやるとスピード感があり、早急に対応すべきものは、やはり民間の力を活用するのが一つの方策だと考えている。

○地域未来投資促進法は本市にとって非常に有効な法律であり、農業用地の荒廃等も考えられるので、積極的に取り組まれない。

○基本的には民間事業者の取組ではあるが、北九州市は産業用地が足りていないこともあり、農地の代替地を紹介するなど、行政としてできることを検討されたい。

○農地は放っておくと相続等で地権者が不明確になるため、土地を次の世代にどのようにつなげていくかが大事である。

7 随行職員

議事課委員係長

伊藤 大志

議事課

西嶋 真