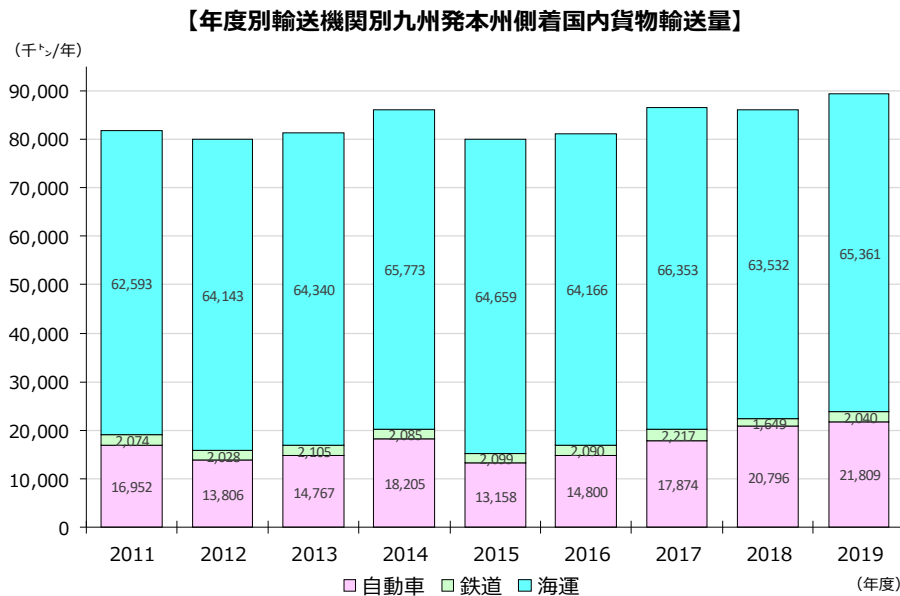


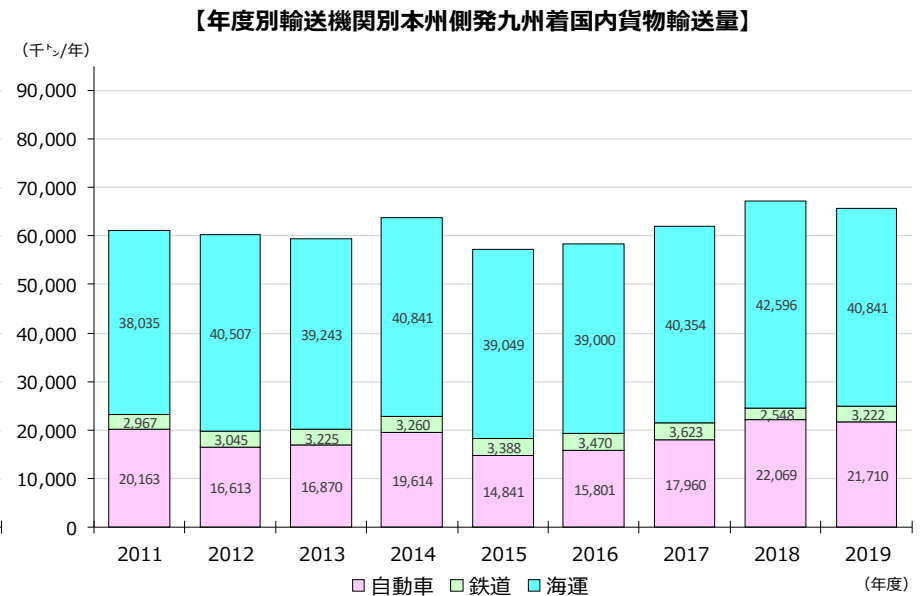
Ⅱ. 本市における物流の現状（貨物量：九州）

1-1. 九州を発着する貨物量

- 貨物量の少ない航空を除いて、九州を発着する对本州側との自動車(トラック)、鉄道、海運の貨物量をみると、**全体量では九州発が九州着を上回る貨物量**となっている。
- 発貨物量の多さは**主に海運による貨物量の差**で、**主に素材**などによるものである。
- 自動車や鉄道では着貨物量のほうが上回っている。



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
 注) 九州=福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
 本州側=山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県



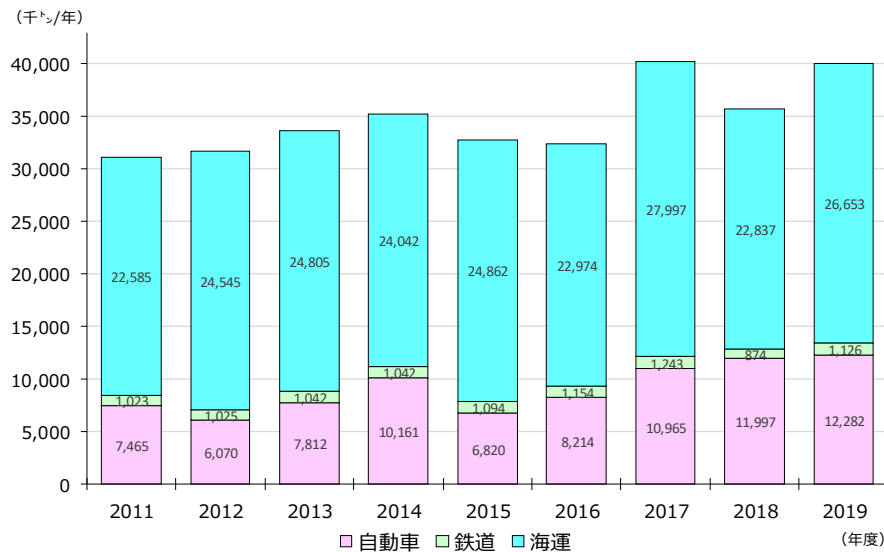
資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
 注) 九州=福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
 本州側=山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

Ⅱ. 本市における物流の現状（貨物量：九州）

1-2. 福岡県を発着する貨物量

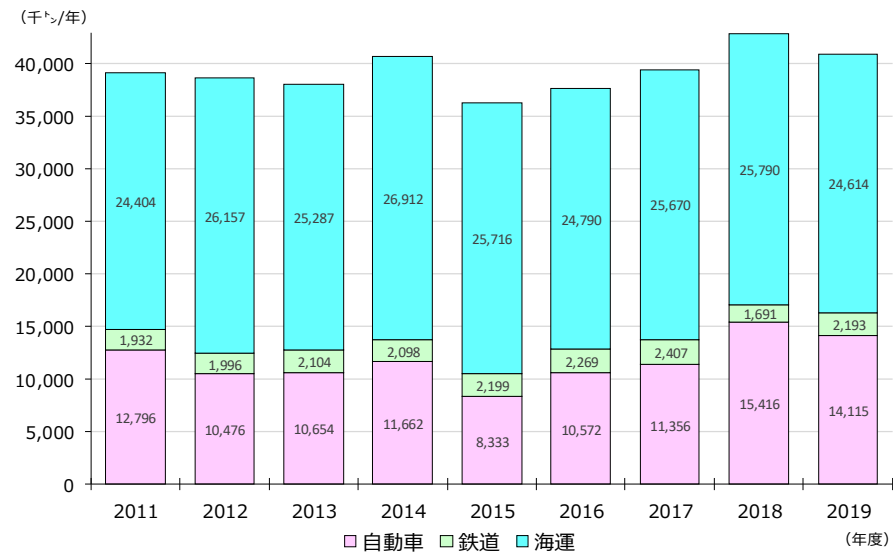
- 福岡県を発着する对本州側との自動車(トラック)、鉄道、海運の貨物量をみると、**全体量では福岡県着が福岡県発を上回る貨物量の傾向**となっている。
- 福岡県発では海運の割合が福岡県着よりもやや高くなっており、大量輸送貨物があるとみられる。
- 自動車や鉄道では相対的に着貨物量のほうが多く、福岡県だけを取り上げればやや片荷傾向とみられる。

【年度別輸送機関別福岡県発本州側着国内貨物輸送量】



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

【年度別輸送機関別本州側発福岡県着国内貨物輸送量】



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

Ⅱ. 本市における物流の現状（輸送機関分担率）

1-3. 物流センサスによる北九州市発着貨物の機関分担率

（重量ベース・件数ベース）

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

北九州市発貨物

（単位：％）

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

北九州市着貨物

（単位：％）

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

注)

関東＝東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県

近畿＝大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県

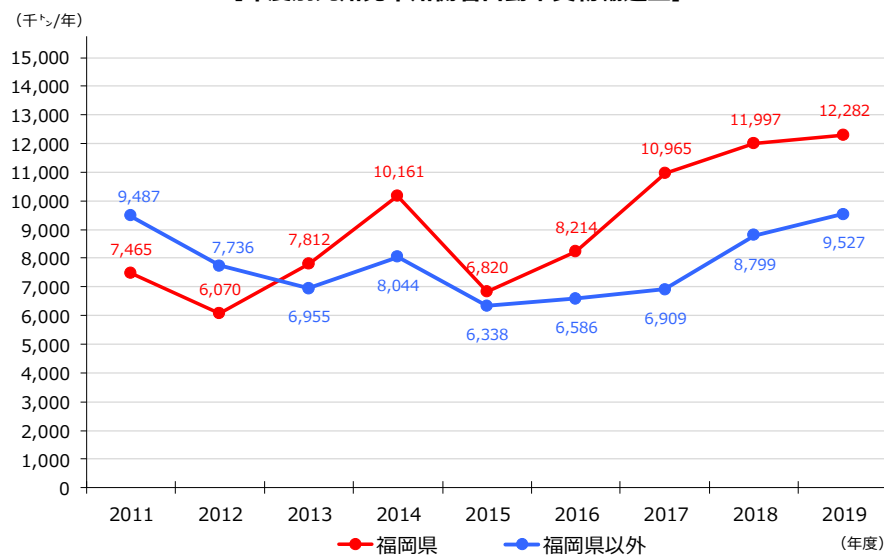
本州＝本州・四国・北海道の各都道府県（ただし隣接する下関市を除く）

Ⅱ. 本市における物流の現状（貨物量：九州）

1-4. 九州を発着する自動車貨物量

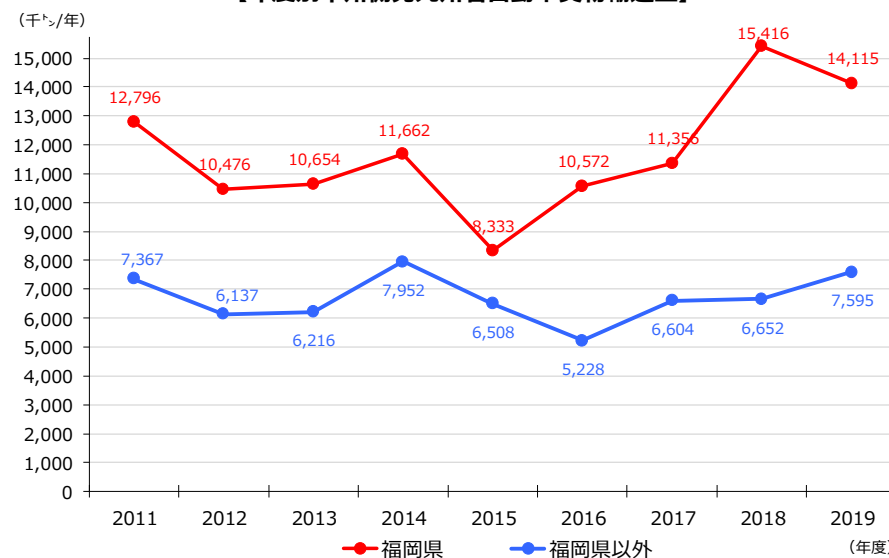
- 九州を発着する对本州側との自動車(トラック)貨物量を福岡県とそれ以外の6県計で比べると、発着とも福岡県が他6県を上回る傾向が続いており、**九州内において本州側との流動の中心**となっていることが分かる。
- 特に着貨物においては福岡県が九州内で圧倒的に多い存在となっており、人口や産業の集積の他、九州内への配送への拠点となっていることが窺われる。

【年度別九州発本州側着自動車貨物輸送量】



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
 注) 福岡県以外 = 佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
 本州側 = 山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

【年度別本州側発九州着自動車貨物輸送量】



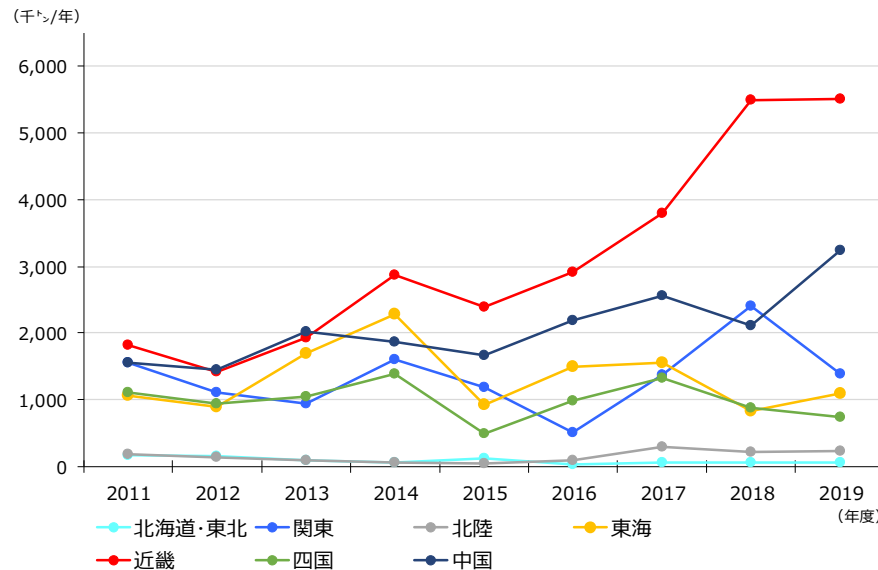
資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
 注) 福岡県以外 = 佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
 本州側 = 山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

Ⅱ. 本市における物流の現状（貨物量：九州）

1-5. 福岡県を発着する自動車貨物の対本州側方面

- 福岡県を発着する対本州側との自動車(トラック)貨物量を地域別にみると、**発着とも近畿が最も多くなっている**。隣接する山口県を除いた中国地方よりも遠方の近畿側との流動の多さは（フェリー利用の多さも影響している可能性もあるが）、九州外とは長距離輸送が不可避となっているものとみられる。
- このことはトラックドライバーの労働環境として厳しい状況を生じている可能性があり、将来的な輸送力の確保に向けて、さらなる工夫の余地があることをうかがわせる。

【年度別本州側着地域別福岡県発自動車貨物輸送量】



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成

注) 北海道・東北 = 北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県

関東 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県

北陸 = 福井県、石川県、富山県、新潟県

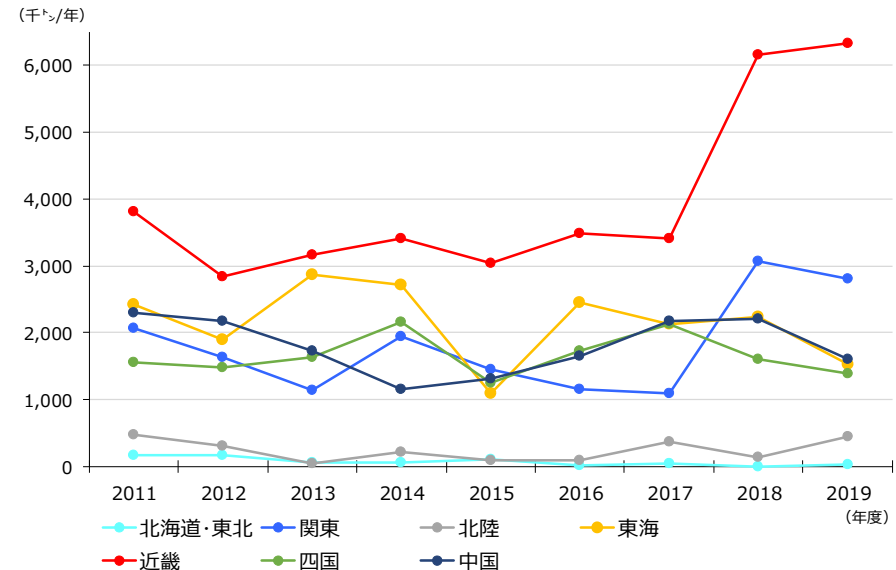
東海 = 愛知県、三重県、静岡県、山梨県、長野県、岐阜県

近畿 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県

四国 = 香川県、愛媛県、徳島県、高知県

中国 = 広島県、岡山県、鳥取県、島根県

【年度別本州側発地域別福岡県着自動車貨物輸送量】



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成

注) 北海道・東北 = 北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県

関東 = 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県

北陸 = 福井県、石川県、富山県、新潟県

東海 = 愛知県、三重県、静岡県、山梨県、長野県、岐阜県

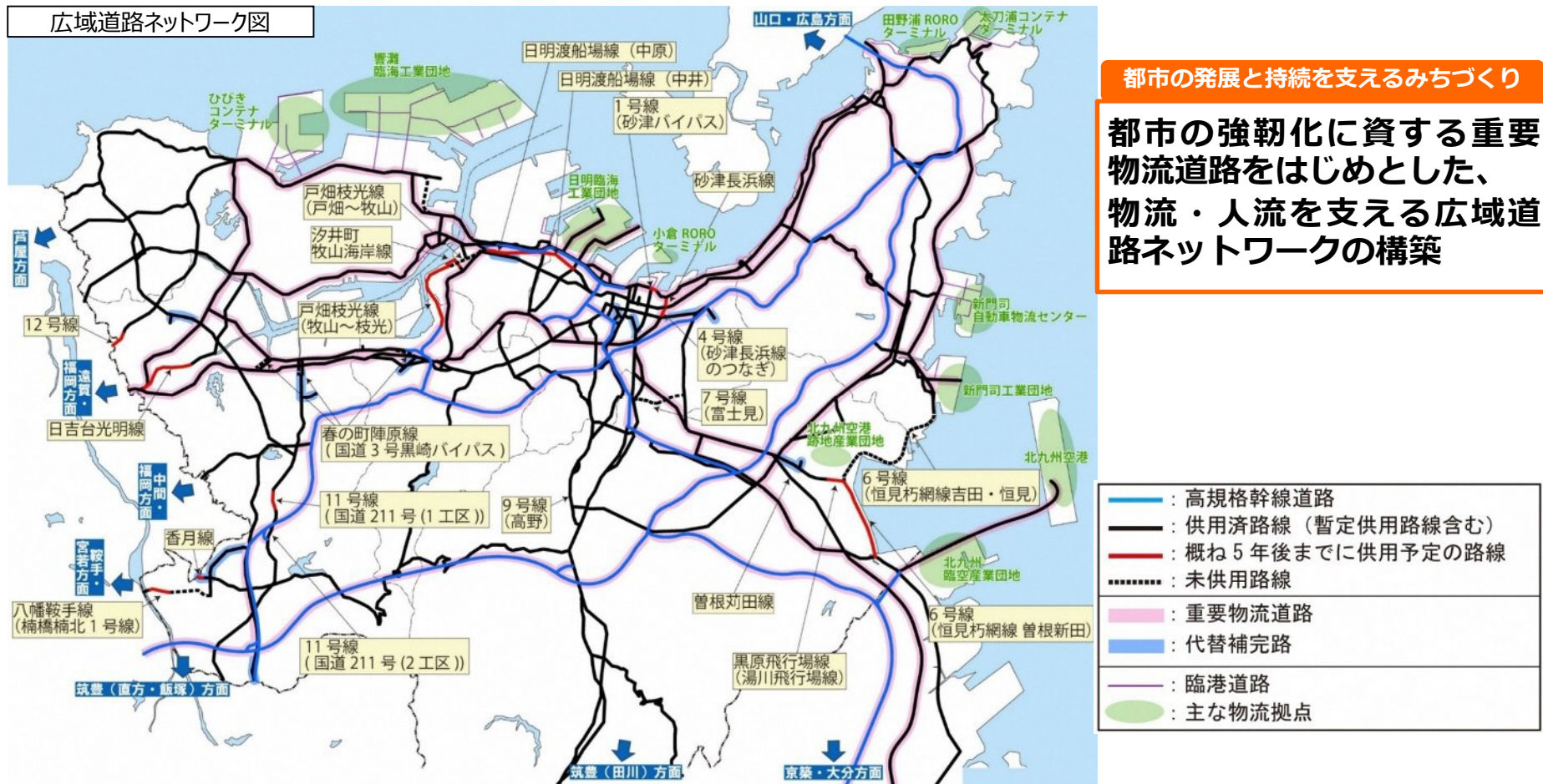
近畿 = 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県

四国 = 香川県、愛媛県、徳島県、高知県

中国 = 広島県、岡山県、鳥取県、島根県

Ⅱ. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

2-1. 充実した道路ネットワーク～



Ⅱ. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

2-2. 北九州貨物ターミナル駅

●北九州貨物ターミナル駅

- ・九州最多の便数（同駅発47便／日）

行先(終着駅)	便数	平均所要時間
関東	9	21時間48分
関西	3	10時間43分
中部	5	13時間17分
北海道	1	41時間03分
東北	1	26時間47分
北信越	1	26時間58分
中国	3	4時間20分
九州	24	3時間58分
計	47	

※貨物積降しのない便
市内他駅行きの便
を除く

- ・2020年度のコンテナの発着量911,608トン
⇒全国の貨物駅で第6位の取扱量
- ・鉄道貨物のCO2排出量はトラックの13分の1
⇒モーダルシフトの受け皿となる

