

## 北九州市物流拠点構想(素案)に対する市民意見募集の結果について

令和3年12月9日の経済港湾委員会において報告した、「北九州市物流拠点構想(素案)」に対する市民意見募集の結果を報告するもの。

### 1 市民意見募集期間

令和3年12月20日(月)から令和4年1月19日(水)

※市役所、各区役所及び出張所での資料閲覧、市ホームページ、市公式 SNS により周知を図った。

### 2 意見提出状況

- 意見提出者 10人
- 提出意見数 19件
- 意見提出方法 電子回答6人、電子メール3人、持参1人

### 3 意見の内訳

意見の内訳		件数
構想全体に関するもの		3件
現状分析、課題の整理、方向性に関するもの		4件
施策に関するもの		12件
（施策の 小分類）	(道路に関するもの)	(1件)
	(北九州港に関するもの)	(2件)
	(北九州空港に関するもの)	(2件)
	(物流施設用地に関するもの)	(3件)
	(物流の合理化・効率化に関するもの)	(3件)
	(施策の推進体制に関するもの)	(1件)
全体計		19件

### 4 構想への反映状況

意見への対応	件数
①既に構想で対応済み	4件
②構想に反映する(追加・修正)	3件
③構想の推進の際に参考とする	12件

### 5 今後のスケジュール

- 令和4年3月下旬 パブリックコメント結果 公表  
北九州市物流拠点構想(成案) 公表

北九州市物流拠点構想(素案)に対する市民意見の概要及び本市の考え方

意見への対応
①既に構想で対応済み
②構想に反映する(追加・修正)
③構想の推進の際に参考とする

No.	意見の概要	対応	市の考え方
<b>構想全体に関するもの</b>			
1	構想素案は、国の方針にも沿った形になっており、記載内容やスキームについては大筋で首肯できる。	①	今後も国の動向を注視しつつ、事業者等のニーズの把握に努めながら、構想の実現に向けて取り組んでまいります。
2	構想をインパクトあるものにするには、どの地域と北九州とを中継するのかを具体的に想定することが必要。 そこで、現在福岡県との貨物輸送量が少なく、今後の拡大余地が大きく、九州の企業と補完関係の強い東北地区に着目すべきである。そのうえで、九州と東北地区を直結し、中長期的には「九州・東北新経済圏構想」を定立することを提案する。 その際には、現状で不十分な九州と東北とを結ぶ陸海空の交通手段の確立が不可欠である。	③	ご意見のとおり、今後の拡大余地が大きいエリアに着目することには、意義があると考えております。 構想に掲げた施策・リーディングプロジェクトを推進する中で、拡大余地のあるエリアの選定と本市との間の物流活性化に向けた施策等の検討を行ってまいります。
3	物流の拠点にした後の構想をしっかりと示していかなければ何の意味もない。どのようにして経済発展をしていくのか、人や企業を誘致するのか、これらに対する具体的な内容を盛り込むべき。	③	市の経済発展に向けては、物流のみならず、他分野も含めて市全体として取り組む必要があると考えております。そのため、本構想を進めながら、他の計画とも調整を図り、総合的に市の経済発展に繋げてまいります。

No.	意見の概要	対応	市の考え方
<b>現状分析、課題の整理、方向性に関するもの</b>			
4	市のポテンシャルの分析において、「地勢的優位性」という表現があるが、「地勢」は通常、地表の起伏や深浅などの状態を意味する。記載内容からして、「地理的優位性」と表現した方が無難ではないか。	②	「地勢」の本来の意味に鑑み、「地理的優位性」という表現に改めます。
5	課題の整理にあたっては、ヒアリング等により把握されたニーズを書き込む方が分かり易くなる。	②	課題の整理過程をより分かり易くするため、事業者等のニーズと課題との結びつきを追記します。
6	「効率的な集荷・輸配送」が課題となる背景としては、労働力不足だけでなく、エネルギー消費や排出 CO <sub>2</sub> を抑える意味もあるのではないか。	②	「効率的な集荷・輸配送」が実現されることにより、エネルギー消費や環境負荷の軽減効果が見込まれます。そのため、この効果についても追記を行います。
7	方向性の(1)と(3)に「効率」が含まれており、一見して方向性が重なっているように見える。しかし、(3)の主眼は必ずしも効率ではないので、別の言葉に言い換えるなど、方向性の違いが分かり易いように表現してはどうか。	③	方向性の(3)につきましては、物流基盤を機能強化することにより、本市の物流インフラを更に利活用し易くするという形で、物流が効率化することも主眼になると考えております。
<b>施策に関するもの(道路に関するもの)</b>			
8	物流及び人流を増やすと、トラック等の交通量が増え、渋滞を招いてしまう。北九州は、トラックの通行が多いため空気も悪く渋滞も多いと感じる。道路拡張工事を進めるとともに、スムーズな交通移動の確保が必要。	①	ご意見いただきましたように、道路については、主要幹線道路等を整備し、市内の渋滞対策、物流ネットワークの機能強化を図ってまいります。

No.	意見の概要	対応	市の考え方
<b>施策に関するもの（北九州港に関するもの）</b>			
9	フェリーを含む大型船の入港を増やすことが必要。	③	昨今のトラックドライバー不足や、2050年のカーボンニュートラルに向け、フェリーの需要が多くなっています。これにより、フェリーの大型化が必要となってきております。新門司に就航するフェリーについては、平成27年より随時リプレースを行っており、令和4年3月をもって全ての大型化が完了する予定です。
10	外航船積荷情報のIT化や事前受付により、通関や荷捌き業務の合理化・効率化が必要。	③	外航船積荷情報については、輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)により通関業務(積荷情報)等が事前受付され、従前に比べ各手続きの合理化・効率化が図られています。 北九州港もIT化を推進することで、港湾を取り巻く様々な情報が有機的に繋がる事業環境の実現を目指してまいります。
<b>施策に関するもの（北九州空港に関するもの）</b>			
11	北九州空港のポテンシャルの高さを考慮し、人・物の流れを加速するJR在来線の空港までの延伸や、本市における脱炭素化に資するSAF燃料の生産に向けた取組みを行ってはどうか。	③	北九州空港の更なる利用促進につきましては、アクセス強化が重要と考えています。鉄道アクセスについては、過去の検討を踏まえ、まずは採算性の確保に向け、旅客需要の創出に努めてまいります。 航空分野でも脱炭素化の動きが加速しており、ご意見につきましては、国や民間事業者等の動向を注視してまいります。
12	人流の活性化も含めて、北九州空港に新規路線の誘致が必要。	①	旅客便は貨物搭載スペースを有しており、人流・物流機能を担っています。貨物専用便に加え、旅客便の路線誘致を通じて、物流ネットワークの強化を図り、物流拠点化に取り組んでまいります。

No.	意見の概要	対応	市の考え方
<b>施策に関するもの（物流施設用地に関するもの）</b>			
13	物流用地の適地を創出するため、空港跡地工業用地の周辺を市街化区域に組み込み、農地転用しやすくすべき。	③	民間事業者による物流施設用地の開発にあたっては、物流拠点推進室が窓口となり、各部門との連絡・調整等の支援を積極的に行うことで、民間開発の促進に繋げてまいります。 また、土地区画整理事業の計画・施行にあたっては、技術的な助言等の支援を引き続き行ってまいります。 なお、区域区分や用途地域、地区計画等を定める際は、都市計画マスタープラン等の上位計画との整合を図り、秩序ある開発が行われるように取り組んでまいります。
14	長野・津田土地区画整理事業地以外にも物流用地確保のための区画整理事業を促進させるべき。	③	
15	物流施設を目的とする区画整理事業等の実施にあたっては、その目的に沿った施設が誘致されるよう地区計画等で業種制限を行うべき。	③	
<b>施策に関するもの（物流の合理化・効率化に関するもの）</b>			
16	労働力不足に対応し、持続可能な物流を実現するには、倉庫の自動化ソリューションなどによる作業効率化・省人化が必要。	①	施策に掲げるロボットやDXの導入支援などを事業者と連携しながら、取り組んでまいります。
17	物流の合理化にあたり、共通IT基盤など情報基盤の一元化が必要。	③	物流の合理化にあたり、ICT技術の活用は重要と考えております。その導入の在り方も含めて事業者や有識者からもご意見をいただきながら、段階を経ながら導入を促進してまいります。
18	「国際」物流拠点化を目指すためには「通信インフラ」の環境整備が必要。グローバルなデータセンターの誘致・連携などにより、九州から海外への直接通信するフローを構築してもらいたい。	③	通信インフラ環境は、物流のみならず多様な産業に影響が及ぶものと考えております。データセンターについては、国が地方拠点整備に向けた支援を行っており、本市においても誘致に取り組んでいるところであります。

No.	意見の概要	対応	市の考え方
<b>施策に関するもの（施策の推進体制に関するもの）</b>			
19	<p>「（仮称）物流懇話会」により物流施策の推進体制を構築するにあたっては、(1)誰がいつまでに何をするのか目標値と共に大まかに決めておくこと、(2)それに基づき年間活動計画を定めること、(3)年間活動実績を目標値と比較分析すること、(4)進捗度に応じて策の追加変更を行うことを基本とし、フィードバックサイクルを形成することが必要。</p>	③	<p>「（仮称）物流懇話会」の立上げにあたっては、まずは多くの事業者の皆様にとって、ご参加いただき易い形にすることを第一に考えております。</p> <p>そのうえで、いただいたご意見を参考にしつつ、ご参加いただいた会員の皆様からもご意見をいただきながら、施策の推進体制を検討してまいります。</p>

## パブリックコメントを受けて構想に反映した事項

### 1 文言の修正

#### 【意見 No.4】

「地勢」は通常、地表の起伏や深浅などの状態を意味する。記載内容からして、「地理的優位性」と表現した方が無難ではないか。

#### ■反映箇所

ページ	場所の詳細	反映内容
25	上から4行目	「地勢的優位性」を「地理的優位性」に修正
38	施策 No.1 の概要欄	「地勢的優位性」を「地理的優位性」に修正
55	上から5行目	「地勢的優位性」を「地理的優位性」に修正

### 2 事業者等のニーズ（ヒアリング調査結果等）に関する記述の追加

#### 【意見 No.5】

課題の整理にあたっては、ヒアリング等により把握されたニーズを書き込む方が分かり易くなる。

#### ■反映箇所

ページ	場所の詳細	反映内容
35	「(1)労働力不足」の上から5項目目	「市内の物流関連事業者へのヒアリング調査においても、トラックドライバーの確保に苦慮しているという意見が出ています。」を追加
	「(2)効率的な集荷・輸配送」の上から4項目目	「市内の物流関連事業者へのヒアリング調査においても、担い手不足を受け、物流の効率化が必要という意見が出ています。また、アンケート調査においても、共同配送や多頻度小口化への対応など、効率的な集荷・輸配送を課題として挙げる企業が数多く見られています。」を追加
36	「(3)脱炭素化」の上から3項目目	「市内企業へのアンケート調査においても、環境負荷の軽減を課題として挙げる企業が一定数あり、脱炭素化に対する意識の高まりが伺えます。」を追加
	「(4)物流機能の強化」の上から2項目目	「ヒアリング調査やアンケート調査においても、本市の有する陸・海・空の物流インフラについて、更なる機能強化を求める声を多数いただいています。」を追加

### 3 効率的な集荷・輸配送による脱炭素化への寄与に関する記述の追加

【意見 No.6】

「効率的な集荷・輸配送」が課題となる背景としては、労働力不足だけでなく、エネルギー消費や排出 CO<sub>2</sub>を抑える意味もあるのではないか。

■反映箇所

ページ	場所の詳細	反映内容
35	「(2)効率的な集荷・輸配送」の一番下の項目	「また、効率的な集荷・輸配送を行うことにより、トラック等による輸送回数・距離が減少し、CO <sub>2</sub> 排出量が減少するなど、後述する脱炭素化に寄与することが期待されます。」を追加