

- 「インフラの機能強化」の具体的内容として、主に次のような事項がありました。

No.	「インフラの機能強化」の具体的内容
1	関門トンネルは通行止めが多い。
2	道路の拡張、整備。
3	コンテナターミナルの渋滞緩和。
4	コンテナターミナルへの航路誘致。
5	北九州空港への新規海外路線誘致による利便性向上。
6	北九州空港の貨物便の増便。輸送可能重量、寸法の拡大。
7	北九州中央卸売市場の老朽化対策と機能強化。

- 「その他」の具体的内容としては、主に次のような事項がありました。

No.	「その他」として挙げられた課題の具体的内容
1	自然災害の甚大化。
2	トラックドライバーの確保が難しい。船員の確保も難しい。
3	女性ドライバーが男性ドライバー同様の業務にどこまで対応できるか判断が難しい。
4	倉庫等への公共交通アクセスが悪い。
5	危険物輸送規制の緩和。
6	トラックの台数について、上り便と下り便でアンバランスな状態になっている。
7	北九州市の物流拠点としてのメリットのPRと、企業誘致が必要である。

第4章 本市物流の課題の整理と施策の方向性について

1 本市物流の課題の整理

物流を取り巻く状況の変化や企業の物流ニーズを踏まえ、本市は以下のような課題に対応していく必要があります。

(1) 労働力不足

- 生産年齢人口の減少や少子高齢化により、労働力不足は、物流産業の課題となっています。
- トラック運送事業に従事するトラックドライバーは、全産業と比べて労働時間が長い一方で、年間所得額が低い状態が続いていることに加え、手荷役等の負担を強いられるなど、厳しい労働環境から担い手の確保が懸念されています。
- 働き方改革の観点から、2024年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることとなりました。
- こうした中、EC市場は急成長しており、今後も成長が見込まれていることから、今後、トラックドライバーの労働需給は更に逼迫するおそれがあります。
- 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。
- 市民生活や企業活動に不可欠な物流を今後も持続的・安定的に確保していくために、物流産業における労働力不足への対応は、重要な課題です。

(2) 効率的な集荷・輸配送

- トラックドライバーの不足や高齢化が進み、担い手不足が発生しています。今後の推移予測でも、不足はさらに進む見込みです。
- トラック陸送の担い手が不足し、今まで運んでいた場所まで運べなくなる、また、輸送需要に対して供給が追いつかず、運べても輸送コストが増大する恐れがあります。
- このような制約条件の下、限られた労働力で効率的な集荷・輸配送を行うことが課題です。
- 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。
- 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、CO2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。

(3) 脱炭素化

- 令和元年度における我が国の二酸化炭素排出量(11億800万トン)のうち、運輸部門からの排出量(2億600万トン)は、18.6%を占めています。そのうち、貨物自動車は運輸部門の36.8%(日本全体の6.8%)を排出しています。
- 我が国の温室効果ガス排出量を2050年までに実質ゼロとするためには、脱炭素に向けた取組を、個別企業における取組に加え、サプライチェーン全体に広げていくことが重要とされています。
- 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。
- カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、喫緊の対応が求められています。

(4) 物流機能の強化

- 本市は、これまでの取組みの結果、物流を下支えする陸・海・空の物流インフラの整備が進んでいます。
- 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。
- 更なる物流活性化のため、これら施設の利用促進を図り、更なる機能強化に向けた取組が必要です。

2 課題を解決するための施策の方向性

前記の課題を解決し、本市の物流を活性化するための施策の方向性として、以下の5点を定めます。

(1) 物流の効率化・生産性の向上

- トラックドライバー不足など労働力の減少などに対応するため、共同配送など限られた労働力で効率的な輸配送を行うための取組みを行います。
- また、ロボットやDXの導入などによる労働生産性の向上に取り組めます。

(2) 強靱で持続可能なグリーン物流ネットワークの構築

- 脱炭素化など新たな時代の要請に対応するため、EV・FCVなどの新技術の導入や、モーダルシフトなど、グリーン物流の実現に向けた取組みを行います。
- 物流インフラの長寿命化や強靱化に向けた取組みを行い、平時・災害時を問わず持続可能な物流ネットワークの構築を目指します。

(3) 物流基盤の強化による効率的な物流の実現

- 物流施設の立地に向けた取組みや陸・海・空の物流インフラの機能強化に向けた取組みを行うことで、物流基盤の更なる強化を図ります。
- 物流基盤の更なる強化により、より効率的な輸配送を実現します。

(4) 物流の高度化・次世代物流の実現

- 物流業界を支える人材を確保するため、働きやすい職場環境の整備に向けた取り組みを行います。また、物流の高度化を担う人材を育成するため、リカレント教育などの取り組みを行います。
- 自動運転トラックやドローンによる輸配送など、次世代物流の実現に向けた実証実験等への支援に取り組みます。

(5) 物流基盤を活かした成長産業の誘致

- 物流は企業活動には切っても切れないものです。本市の物流基盤の更なる強化を図りつつ、物流基盤を活かした企業誘致活動を展開します。
- 特に今後成長が見込まれる産業の立地を推進し、新たな貨物を創出することで、物流の活性化を目指します。

第5章 物流拠点構想における施策について

方向性に基づき、今後5年程度で実施する予定の施策は、以下のとおりです。今後、物流を取り巻く環境の変化に伴い、新たなニーズが生じた場合には、新規施策を随時追加していきます。

○ 輸配送の効率化(民間・公共)

- 運輸業界におけるトラックドライバー不足や働き方改革等により、長距離輸送が困難となる中で、労働生産性の向上の観点から、効率的な輸配送を行うことが必要です。
- 多様な関係者の連携により物流ネットワーク全体の省力化・効率化を図ります。



No.	事業名	概要(担当課)
1	集約拠点・配送拠点の整備支援	本市は、地理的優位性や陸・海・空の物流インフラが充実しています。このポテンシャルを更に活かすため、貨物の集約拠点や配送拠点の整備を支援(企業立地促進補助金の活用等)します。コスト・リードタイム等に応じ、多様な輸送モードで効率的な輸送を行います。 (産業経済局・物流拠点推進室)
2	求貨求車システム導入支援	発荷主の貨物と空荷のトラック等のマッチングにより、空走時間を削減する求貨求車システムの導入を支援し、実車率の向上を図ります。 (産業経済局・物流拠点推進室)
3	パレット導入支援	パレットの導入支援を行うことにより、トラック等の荷積み・荷降ろし作業の効率化を支援します。 (産業経済局・物流拠点推進室)
4	異業種間物流マッチング支援	効率的な輸配送の実現に向けて、異業種間も含めた貨物の積合せによる共同輸配送や上り下り貨物のマッチングを支援します。 (産業経済局・物流拠点推進室)

○ 労働生産性の向上(民間・公共)

- 労働力不足が深刻化する中で、運輸業界におけるトラックドライバー不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題を解決するため、物流の生産性向上を推進する必要があります。
- 機械化やデジタル化を通じて、物流現場における労働生産性の向上を図ります。



No.	事業名	概要(担当課)
1	産業用ロボット導入支援	倉庫等の物流施設内において、産業用ロボットの導入支援を行うことで、倉庫内作業の効率化や労働生産性の向上を図ります。 (産業経済局・物流拠点推進室)
2	DX 推進支援	物流を効率化し、労働生産性を向上させるため、民間事業者における物流DXの導入等を支援します。 (産業経済局・物流拠点推進室)

○ 物流の低炭素化・脱炭素化(民間・公共)

- 温室効果ガスの削減目標、2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、物流産業において、サプライチェーン全体での環境負荷の低減を図る必要があります。
- トラック輸送から鉄道や海運へのモーダルシフト、道路、港湾施設、物流施設の低炭素化・脱炭素化の促進等を通じて、グリーン物流ネットワークを構築します。



No.	事業名	概要(担当課)
1	モーダルシフトの更なる促進	本市は、鉄道貨物ターミナル駅や西日本最大級のフェリーターミナルを有するなど物流基盤が整っています。労働規制強化等により、トラックの長距離輸送が困難となることによる輸送モードの転換や 2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、CO ₂ 削減につながるモーダルシフトの推進を支援します。 (産業経済局・物流拠点推進室)
		北九州空港の物流拠点化の推進を通じて、成田・関空を利用する九州・西中国貨物を受け止め、トラック輸送・CO ₂ 削減を図ります。 (港湾空港局・空港企画課)
2	EV・FCV等の次世代自動車等の普及促進	2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、EV・FCV等の次世代自動車等の普及促進を行います。 (産業経済局・物流拠点推進室)

3	カーボンニュートラルポート (CNP) の形成	港湾において、水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備や洋上風力発電の導入、港湾地域の面的・効率的な脱炭素化を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロとすることを目指します。 (港湾空港局・計画課)
4	FCトラック等の社会実装支援(先端技術×水素によるゼロカーボン物流)	水素の利活用と自動運転等の先端技術を組み合わせ、電化が難しい長距離の商用物流の脱炭素化と、労働力不足や物流コスト等の課題を同時に対応するゼロカーボン物流の実現とゼロカーボン物流拠点の形成を目指します。 (環境局・グリーン成長推進課)

○ 物流インフラの長寿命化・強靱化(公共)

- 近年、災害が激甚化・頻発化しており、サプライチェーンの寸断のリスクを低減するために、物流ネットワークの長寿命化・強靱化に向けた取組みを進める必要があります。
- 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施や新技術の導入等による物流インフラの長寿命化・強靱化に取り組みます。



No.	事業名	概要(担当課)
1	予防保全型維持管理の実施(港湾施設)	老朽化した港湾施設について、定期点検や利用状況などを踏まえ、損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕等を実施することにより、機能の保持・回復を図ります。 (港湾空港局・整備課)
2	橋梁・トンネルの長寿命化	橋梁やトンネル等の施設の効率的かつ効果的な施設の維持管理を図るため、アセットマネジメントの考え方を取り入れ、定期的な点検の結果に基づき、計画的な修繕工事を行います。 【KPI】北九州市道路整備中長期計画 ・橋梁修繕工事の着手率 39%(2018年度末)⇒100%(概ね5年) ・トンネル修繕工事の着手率 75%(2018年度末)⇒100%(概ね5年) (建設局・道路維持課)

3	災害時における緊急輸送道路の確保	地震等による災害時に重要な役割を果たす緊急輸送道路に架かる橋梁の耐震補強などを実施します。 (建設局・道路維持課)
4	災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化	本事業は、市内の緊急輸送道路を中心に無電柱化を推進し、電柱倒壊による道路閉塞を防止し、災害時の緊急輸送や迅速な災害応急対策を可能とするものです。 本市では、令和3年5月に国の無電柱化推進計画が策定されたことを受け、今年度末を目前に現在「北九州市無電柱化推進計画」の策定を進めています。 (建設局・道路維持課)
5	岸壁の耐震化	大規模な地震による災害が発生した際に、円滑な物資輸送や経済活動を支える上で必要な物流機能を維持するため、岸壁の耐震化を推進します。 (港湾空港局・計画課)

○ 物流施設の立地促進(民間・公共)

- 働き方改革に伴う労働規制の強化により、長距離輸送が困難となることや、BCP の観点から配送拠点の見直しが必要になります。
- 陸(道路・鉄道)・海(北九州港)・空(北九州空港)の物流インフラを備える本市に、物流施設の立地を促進し、企業の多様なニーズへ対応します。
- 物流施設の立地による、雇用の創出、地域経済の活性化を図ります。



No.	事業名	概要(担当課)
1	物流施設の立地用地の確保	高速道路のインターチェンジ周辺や港、空港の周辺など交通利便性の高いエリアを物流施設誘導エリアとし、このエリアを中心に、民間開発の条件が整ったところから物流施設の立地を支援していきます。 (産業経済局・物流拠点推進室)

		北九州空港には、将来土地成り化される予定の広大なスペースを有しており、当該用地の活用に取り組めます。 (港湾空港局・空港企画課)
2	民間事業者の開発支援(手続きの円滑化)	土地の開発にあたり必要となる手続きに関して、物流拠点推進室が全体窓口となり、国、県や市の関係部署との調整等を通して、手続きが円滑に進むよう支援します。 (産業経済局・物流拠点推進室) 区画整理事業による内陸型物流施設の開発に対し、認可手続き等の技術的支援を行います。 (建築都市局・都市再生整備課)
3	臨海部における分譲地の創出	新門司地区及び響灘地区の臨海部産業用地において、物流関連産業や製造業の集積を目指し、計画的な分譲地の造成・整備や国有地の活用を行います。 (港湾空港局・物流振興課)
4	未低利用地の開発支援	現状で未低利用となっている物流関連用地について、高度利用が促進されるよう支援します。 (産業経済局・物流拠点推進室)
5	既存施設の高度利用促進	北九州貨物ターミナル駅など、既存の物流関連施設について、更なる高度利用の促進を図ります。 (産業経済局・物流拠点推進室)

○ インフラの充実・強化(公共)

- 本市のこれまでの取組みにより、物流を下支えする陸・海・空の物流インフラの整備が進んでいます。
- 物流の活性化のため、物流インフラの利用促進を図り、更なる機能強化に向けた取組みを推進します。



No.	事業名	概要(担当課)
1	北九州港の機能強化(太刀浦CT、ひびきCT、新門司FT等)	<p>船舶大型化への対応や荷役効率化を目的に、太刀浦第2コンテナターミナルの3基のコンテナクレーンを更新します。 (港湾空港局・整備課)</p> <p>太刀浦第2コンテナターミナルにおいて、荷役作業の安全性確保と効率化を図るため舗装改修等の蔵置能力の向上及び老朽化したゲート更新を行います。 (港湾空港局・港営課)</p> <p>ひびきコンテナターミナルにおいて、LNGや化学品等の輸出拡大に対応するため、屋外貯蔵所を拡張します。 (港湾空港局・物流振興課)</p> <p>新門司地区において、完成自動車等の輸送船舶大型化に対応し、物流の効率化と輸送コストの削減を図るため、航路・泊地の整備を行います。 (港湾空港局・計画課)</p>
2	北九州空港の機能強化(滑走路延長 3,000m化)、貨物上屋増設 等)	<p>北米・欧州発着貨物や特殊大型貨物の直接輸送ニーズを受け止めるため、滑走路の3000m化や、高まる航空貨物需要を受け止めるために、貨物上屋の拡充など機能強化に取り組みます。 (港湾空港局・空港企画課)</p>
3	主要幹線道路の整備	<p>主要幹線道路を整備し、市内の渋滞対策、物流ネットワークの機能強化、地域間の連携・交流促進を図ります。 (国道3号黒崎バイパス、戸畑枝光線、恒見朽網線など)</p> <p>【KPI】北九州市道路整備中長期計画 広域道路ネットワークの供用率 95%(2018年度末)⇒97%(概ね5年) (建設局・道路計画課)</p>

4	下関北九州道路の早期整備	<p>下関北九州道路の整備により、北九州市と下関市の都心部を結び、既存道路のネットワークの課題解消や、関門トンネル、関門橋の老朽化への対応と代替機能の確保などを図ります。</p> <p>【KPI】 早期実現のための要望活動を共同で実施 現状値(基準値) 1回(毎年度) (建築都市局・都市交通政策課)</p>
5	東九州自動車道の暫定区間の4車線化及び早期全線開通	<p>未開通区間の早期完成や暫定2車線区間の4車線化について、沿線の自治体等と協力し、精力的に要望等を行います。</p> <p>(建設局・道路計画課)</p>
6	主要幹線道路の重要物流道路への指定	<p>平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するための物流上重要な道路輸送網の指定について国に要請します。道路構造上、支障のない区間においては、一定の条件下において、一部車両の特殊車両通行許可が不要となるなどのメリットを得ることができます。</p> <p>(建設局・道路計画課)</p>

○ 次世代物流プロセスにおける開発支援(民間・公共)

- 労働力不足が深刻化する中で、運輸業界におけるトラックドライバー不足への対応、2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、IoTやAI、ロボットなどの先端技術を活用し、物流を変革していく必要があります。
- トラックの隊列走行や自動運転トラックの実証実験への支援や次世代物流拠点のあり方について、検討を行います。



No.	事業名	概要(担当課)
1	自動運転トラック等の実証実験支援	<p>トラックドライバー不足への対応や輸配送の効率化に向けて、自動運転トラック等の実証実験を支援します。</p> <p>(産業経済局・物流拠点推進室)</p>

2	ドローン配送の実証実験支援	離島や物流インフラが充実していない地域への物流網の維持や買い物における不便を解消するなどの生活利便の改善に向けたドローン物流について、民間事業者における実証実験等を支援します。 (産業経済局・物流拠点推進室)
---	---------------	---

○ 物流を支える人材の確保・育成(民間・公共)

- 物流は、市民生活や産業を支え、地方創生を推進する重要な社会インフラであり、新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にあっても、本市経済の持続的な成長と安定的な市民生活を維持するため、決して途切れさせてはならず、その機能を十分に発揮させていく必要があります。そのためには、物流を支える人材の確保・育成が重要です。
- 「ホワイト物流」推進運動など国の施策等との連携や関係団体等を通じた働きかけ等により、労働環境を整備・改善し、物流の現場を支えるトラックドライバーの確保に向けた取組を推進します。
- IoTやAI、ロボットなどの先端技術を活用し、物流を変革していく必要がありますが、物流システム・マネジメントを企画・設計・管理する高度物流人材の養成が必要となります。次世代物流の実現に向けた人材の育成に民間事業者等と連携し、取り組みます。



No.	事業名	概要(担当課)
1	企業の人材確保支援(就業支援施設)	若者ワークプラザ北九州や北九州市高年齢者就業支援センターなどの就業支援施設を中心に、企業と多様な人材のマッチングを支援します。 (産業経済局・雇用政策課)
2	職場環境の整備支援	物流施設等において、女性や高齢者など、多様な人材が働きやすい職場環境を整備するための支援を行います。 (産業経済局・物流拠点推進室)
3	物流マネジメント人材の育成 リカレント教育環境の提供	本市の物流業界を牽引していく高度物流人材を創出するため、企業で物流に携わる社員を対象としたリカレント教育環境の整備を行います。 (産業経済局・物流拠点推進室)

○ 成長産業の誘致（公共）

- 本州と九州との結節点やアジアとの近接性などの地理的優位性や陸・海・空の物流基盤を活かして、国際競争力のある「ものづくり産業」の集積を促進します。
- 本市の物流を活性化するにあたっては、地域内で貨物をつくり出す創貨の視点が重要です。本市及び周辺地域に集積する産業基盤を活かし、創貨に結びつく企業の集積を図っていきます。



No.	事業名	概要（担当課）
1	風力発電関連産業総合拠点化の推進	<p>若松区響灘地区が有する充実した港湾施設と広大な産業用地に加え、「ものづくりのまち」「港湾物流都市」「環境首都」としての技術・ノウハウの蓄積を活かし、①「風車の積出し拠点」、②「風車部品の輸出入/移出入拠点」、③「風車のオペレーションやメンテナンスを行うO&M 拠点」、④「背後地に風車関連産業を集積した産業拠点」の4つの拠点機能を備えた総合拠点化を推進します。</p> <p>【KPI】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・響灘地区総合拠点の産業用地利用：80%（2024年度） ・響灘地区総合拠点利用ファーム数（予定含む）：5案件（2024年度） <p>（港湾空港局・エネルギー産業拠点化推進課）</p>
2	半導体関連産業の誘致	<p>九州は半導体関連産業が集積したエリアであり、本市にも半導体素材や製造装置の部材など、関連する企業が多く立地しています。</p> <p>半導体の需要は世界的に高まっており、国内外との取引が見込まれる産業であることから、新たな企業の誘致や市内企業の機能拡充を推進します。</p> <p>（産業経済局・企業立地支援課）</p>

3	次世代自動車関連産業の誘致	<p>北部九州には4つの自動車メーカーが立地しており、年間 154 万台の自動車生産能力を持つ、国内有数の自動車産業拠点となっています。</p> <p>世界的な脱炭素化の潮流を受け、自動車メーカーはエンジン車から電気自動車などへの電動化シフトの動きを加速させています。電動化に伴う関連産業の誘致に取り組むとともに、市内部品サプライヤーに対して電動化対応の技術力向上支援等を行い、次世代自動車関連産業の立地を推進します。</p> <p>(産業経済局・企業立地支援課)</p>
4	航空関連産業拠点化の推進	<p>鉄鋼や自動車をはじめとした製造業の集積は本市の大きな産業基盤のひとつです。</p> <p>機体やエンジンなど部品点数が多く、高い品質レベルが求められる航空関連産業は製造業にとっても新たに挑戦する分野になっています。市外からの誘致を進めるほか、培った技術力を活かして新規参入を目指す市内企業の支援を行い、付加価値の高い製品を取り扱う企業の集積を目指します。</p> <p>(産業経済局・企業立地支援課)</p>

第6章 物流リーディングプロジェクトについて

施策・実施計画案については、課題やヒアリング等から得たニーズを踏まえたものであり、関係部署が連携しながら、取り組んでいきます。

このうち、本市の持つポテンシャルの優位性に改めて着目し、個別の施策を組み合わせ、北九州市ならではの先導的な取組を、市の物流リーディングプロジェクトとして5項目定めました。この物流リーディングプロジェクトについては、今後5年程度で重点的に取り組んでいきます。今後、物流を取り巻く環境の変化に伴い、新たなニーズが生じた場合には、新規リーディングプロジェクトを随時追加していきます。

1 物流リーディングプロジェクトの5項目

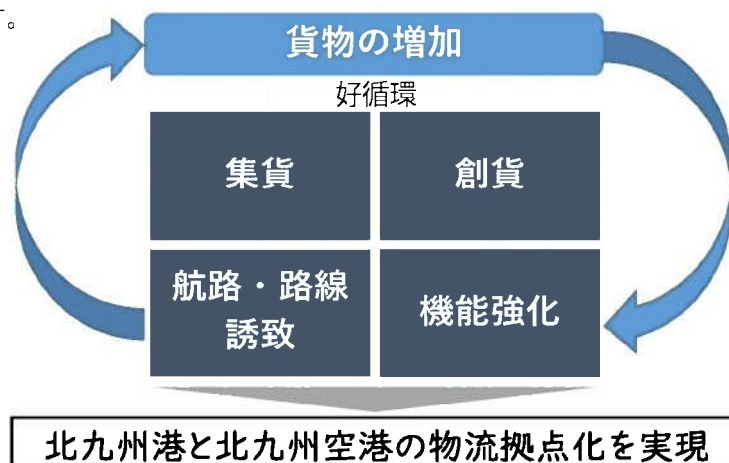
(1) 北九州港と北九州空港における国際物流拠点化

① 背景

- 日本を代表する産業都市として発展してきた本市には、鉄鋼や化学などの素材産業、金属や機械などの加工組立産業を中心にもものづくり産業が集積しています。また、九州・西中国には、自動車関連産業や半導体関連産業が集積しています。
- これらの企業は、近年のグローバル化の進展に伴い、国境を越えた国際分業体制を構築し、広域化・複雑化したサプライチェーンマネジメントを展開しています。
- このため、各企業では、海路・空路の輸送手段を組み合わせ、用途に応じてコストとスピードを最適なバランスにすることによって、生産工程全体のコストを削減することが重要となっています。

② 取組の方向性

- 北九州港への国際コンテナ航路の寄港と北九州空港への国際貨物便の就航を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、本市経済の国際競争力を強化することを目的とします。
- 本市をはじめ九州・西中国に立地し、グローバルに展開する企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の物流サービスの充実を目指します。航路・路線誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進することにより、貨物の増加を図り、また貨物の増加がこれらの取組を加速させる好循環の構築を図ります。



③今後の主な取組み(案)

北九州港(太刀浦コンテナターミナル)

- 航路誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進
 - 広域からの集貨
 - ・ 荷主企業やフォワーダーに対し、物流改善やインセンティブ制度の活用を提案し、北部九州や瀬戸内地域に渡る広域からの集貨を実現します。
 - ガントリークレーン等の更新
 - ・ 船舶大型化への対応や荷役効率化を目的に、太刀浦第2コンテナターミナルの3基のコンテナクレーンを更新します。
 - 蔵置能力の向上
 - ・ 太刀浦第2コンテナターミナルにおいて、荷役作業の安全性確保と効率化を図るため舗装改修等の蔵置能力の向上及び老朽化したゲート更新を行います。
 - デジタル物流システムの拡充
 - ・ 国の連携基盤(サイバーポート)と、太刀浦コンテナターミナル業務システムを連携させることで、港湾物流手続のデジタル化を進め、手続の省力化、効率化を図ります。

北九州港(ひびきコンテナターミナル)

- 航路誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進
 - 在来貨物のコンテナ化促進
 - ・ 法的規制の緩和や施設の整備などにより事業者を支援し、在来貨物のコンテナ化を促進します。
 - 製造業物流事業者の誘致
 - ・ 原料の輸入や製品の輸出などで港を利用する製造業や、その物流を担う事業者を本市一丸となって誘致します。
 - 岸壁の耐震化
 - ・ 大規模な地震による災害が発生した際に、円滑な物資輸送や経済活動を支える上で必要な物流機能を維持するため、岸壁の耐震化を推進します。

北九州空港

- 路線誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を推進
 - エアライン誘致（路線誘致）
 - 世界の多方面と多頻度でつながる路線の就航に向け、エアラインの誘致に取り組みます。
 - 輸出入通関機能の強化（集貨）
 - 北九州空港内や周辺において、既存物流事業者倉庫の活用や物流事業者の進出を促すなど、輸出入通関の構築に取り組みます。
 - 特殊大型貨物航空会社の誘致（創貨）
 - 特殊大型貨物の輸送ニーズを受け止めるため、特殊大型貨物航空会社の誘致に取り組みます。
 - 滑走路の3000m化（機能強化）
 - 北米・欧州発着貨物や特殊大型貨物の直接輸送ニーズを受け止めるため、滑走路3000m化の事業主体となる国と連携した取組を進めます。
 - 貨物上屋の拡充（機能強化）
 - 高まる航空貨物需要を受け止めるため、貨物上屋の拡充に取り組みます。

(2) 九州エリアの物流集約拠点の形成

①背景

- 国内貨物輸送量は、長期的には、減少傾向ですが、近年は横ばいで推移しています。EC 市場は、2018 年には全体で約 18 兆円規模です。物販系分野では 9.3 兆円まで拡大しており、今後も成長が見込まれています。EC 市場の拡大に伴い、宅配便の取扱い件数も増加傾向です。
- 九州は、自動車産業をはじめとする製造業が多く立地しており、自動車関連部品、工業製品、化学工業品などが発送されています。
- 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少により、トラックドライバー不足が顕在化しており、今後、更に進展していくことが予想されています。
- トラックドライバーの時間外勤務の上限規制が適用(2024年)されることから、トラックによる長距離輸送が困難となり、配送計画の見直しが必要となってきます。
- 九州向けの荷物は、日用品、食料品等を取り扱うマルチテナント型物流倉庫等が大消費地近郊である福岡市、鳥栖市に立地しており、その拠点から九州各県へ配送されています。
- 九州から首都圏、関西圏等本州向けへの陸上輸送(九州発荷物)は、九州各県から各々輸送されています。今後、トラックドライバーの不足により、安定した輸送に影響が出ると見込まれています。

②取組の方向性

- 九州と本州の結節点である本市に、九州発荷物(EC、食品、農産品等)の集約拠点を整備し、荷物を大ロット化することで効率的に、首都圏、関西圏、海外へ輸送を行います。
- コスト・リードタイム等に応じ、陸海空の適切な輸送モードで大ロット輸送(効率的な輸送)を行います。

