

## 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項目決めました。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

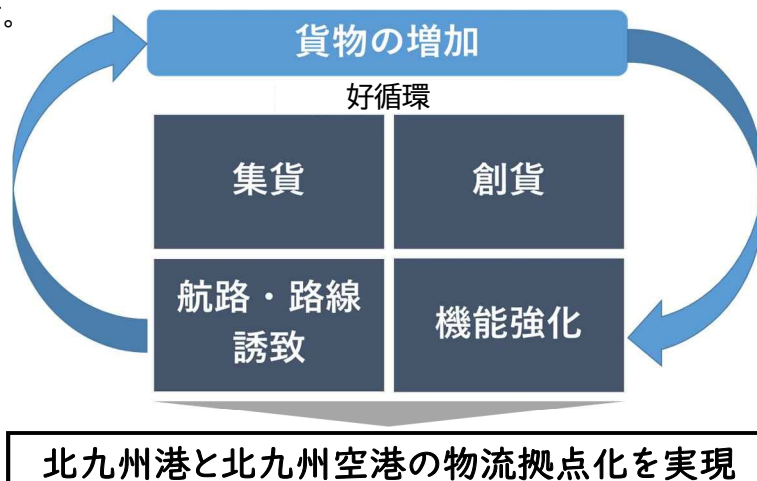
#### (1) 北九州港と北九州空港における国際物流拠点化

##### 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。

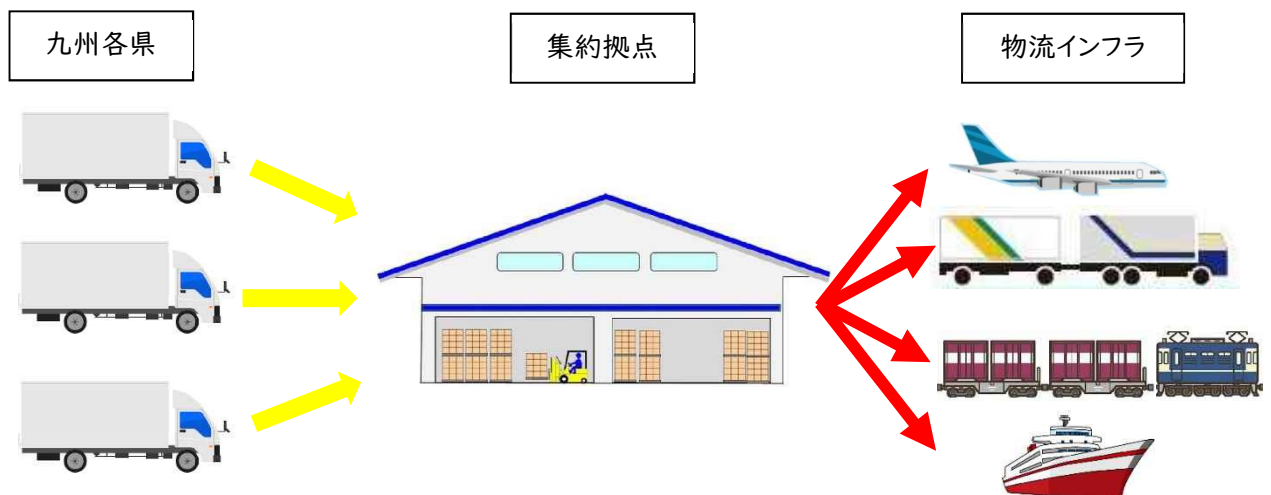
## (2) 九州エリアの物流集約拠点の形成

### 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。



### ③今後の主な取組み(案)

- 民間事業者による物流施設の開発促進
  - 民間活力の導入による物流施設の立地を促進します。
  - 高速道路の IC 周辺等の交通利便性の高いエリア（物流施設集積エリア）に物流施設の立地を促進し、物流拠点の集積を目指します。
  - 物流拠点推進室が窓口となり、手続関連部局（市、国、県）との連絡調整を実施し、民間開発を支援します。
  
- 物流事業者等の物流施設誘致
  - 物流事業者等に対して、本市への物流施設立地へ向けた誘致活動を実施し、物流施設の集積を目指します。
  
- 物流施設の高度利用・機能強化への取組
  - 本市に立地する物流事業者等の施設の高度利用・機能強化の取組を支援します。
  
- モーダルシフト促進
  - 国の補助メニュー（物流総合効率化法）の活用を支援します。
  - 陸上輸送からフェリー輸送、鉄道輸送へのモーダルシフトを促進します。
  
- 拠点化実証プロジェクトの実施
  - 集約拠点化の取組として、民間における九州の発貨物を本市に集積させる取組を支援します。
  
- 車両大型化に伴う特殊車両通行許可申請手続きの円滑化
  - 車両大型化に伴う特殊車両通行許可申請手続きの円滑化を図るため、国等への働きかけを実施します。

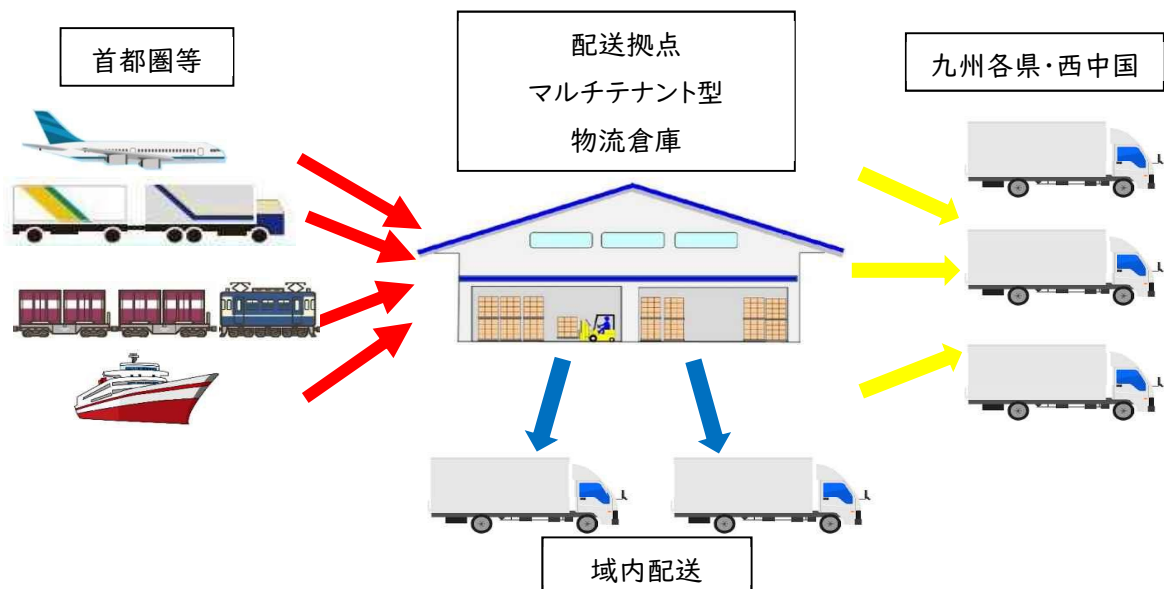
### (3) 九州・西中国エリアへの配送拠点の形成

#### ①背景

- 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。
- 物流施設については、国内に2箇所程度（例：東日本、西日本エリア）設置する企業がありましたが、東日本大震災により、サプライチェーンが寸断されたことから、在庫保管を一部分散化する動きが発生しました。加えて、近年の災害の激甚化、頻発化に伴い、BCPの観点から物流ネットワークの再構築、再配置の動きが進んでいます。
- EC市場等の成長に伴い、福岡都市圏の物流施設の需要は、今後も旺盛ですが、用地の不足、価格の高騰から同都市圏での立地は次第に困難な状況となっています。
- 近年の物流施設については、単なる保管だけでなく、ピッキング、加工、梱包等、多機能化しており、首都圏では、住宅地の周辺に立地するなど、労働力の確保は重要な要素となっています。

#### ②取組の方向性

- 福岡市、鳥栖市の物流施設の賃料は上昇が続き、用地も不足していることから、今後、福岡市、鳥栖市から、より縁辺部へ物流施設の立地が進むと想定されます。
- 九州管内（福岡都市圏）、西中国エリアとのアクセス性に優れ、人材の安定的確保が可能な本市に九州・西中国エリアへの配送拠点の整備を促進します。
- 今後も成長が見込まれるEC市場や一定期間の保管が可能な医薬品、家電、部品等（サプライチェーンの構築）の日用品から保管品まで多様な品目を取り扱う物流施設（マルチテナント）を誘致します。



### ③今後の主な取組み(案)

- 民間事業者による物流施設の開発促進
  - 民間活力の導入による物流施設の立地を促進します。
  - 高速道路の IC 周辺等の交通利便性の高いエリア(物流施設集積エリア)に物流施設の立地を促進させ、物流拠点の集積を目指します。
  - 物流拠点推進室が窓口となり、手続き関連部局(市、国、県)との連絡調整を実施し、民間開発を支援します。
  
- 物流事業者等の物流施設誘致
  - 物流事業者等に対して、本市への物流施設立地へ向けた誘致活動を実施し、物流施設の集積を目指します。
  
- 物流施設の高度利用・機能強化への取組
  - 本市に立地する物流事業者等の施設の高度利用・機能強化の取組を支援します。

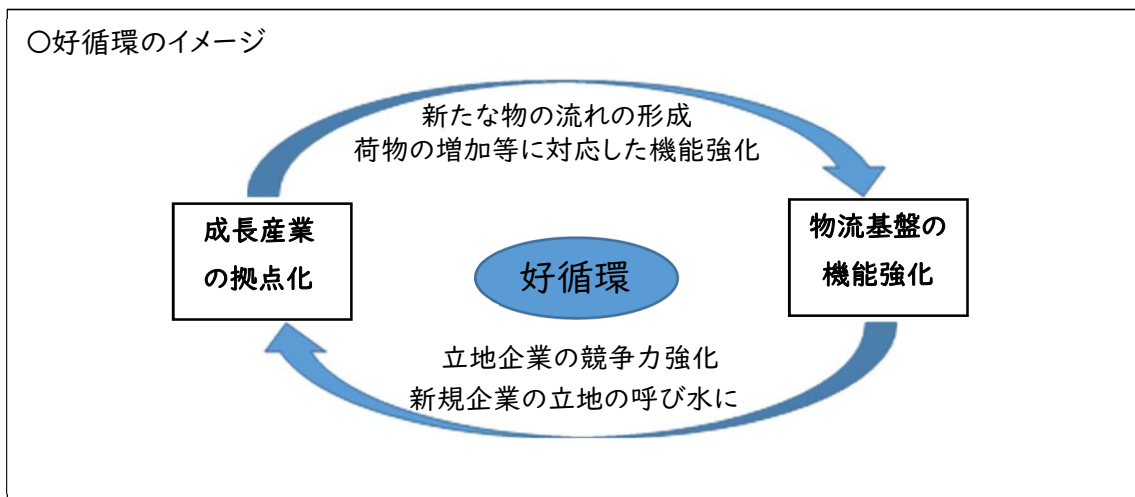
#### (4) 物流基盤を活かした成長産業の拠点形成

##### ① 背景

- 物流は企業活動に必須のものであり、物流基盤の機能強化は、製造業をはじめとする企業の競争力向上に繋がり、企業の新規立地の呼び水となります。
- 本市は充実した物流基盤を有し、地理的にも九州と本州の結節点となるなど優位性を有しています。これを活かし、物流を活性化させるためには、集貨を強化するとともに、新規企業の立地による創貨を進めていきます。
- 本市は日本の産業拠点として発展した歴史から、自動車、半導体、素材・部品等を中心とした産業が集積・高度化しており、近年注目されている環境・エネルギー産業の立地も見られています。
- また、これらの産業集積・高度化に加えて、近年では北九州空港からの半導体製造装置や自動車部品関連の輸出実績の伸長、民間団体と連携した航空関連産業の誘致や風力発電関連産業の総合拠点化への動きなど、新たな成長産業の集積に向けた機運が醸成されてきています。
- 自動車業界は、CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）、MaaS（サービスとしてのモビリティ）など新たな潮流への対応を求められる転換期にあります。この転換期に対応していくことで、既存の関連産業に加え、次世代自動車関連産業の立地推進が図られると考えられます。

##### ② 取組の方向性

- 本市の物流基盤やその機能強化を背景に、成長産業（風力発電関連産業、半導体関連産業、次世代自動車関連産業、航空関連産業）の立地を推進することにより創貨を促進し、新たな物流を形成します。
- 成長産業の拠点化による新たな物の流れを創出し、それに対応した物流機能の強化に繋げることで、好循環を形成します。





### ③今後の主な取組み(案)

#### 成長産業の誘致

- 風力発電関連産業総合拠点化の推進
  - 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。
  
- 半導体関連産業の誘致
  - 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。
  
- 次世代自動車関連産業の誘致
  - 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。
  
- 航空関連産業拠点化の推進
  - 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。

#### 物流基盤の機能強化

- 北九州港・北九州空港の機能強化(再掲)
- 主要幹線道路の整備による市内の渋滞対策、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。
- 物流施設の高度利用・機能強化(再掲)

## (5) 産学官連携による物流施策推進体制の構築

### ①背景

- 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年間労働時間は、全産業平均と比較して、約2割長く、働き方改革を進める必要があります。長時間労働の一因には、荷待ち時間の発生と荷役作業（積込み、取卸し）の発生が大きいです。
- 政府は、2050年カーボンニュートラルと2030年温室効果ガス46%削減（2013年度比）することを宣言しました。2018年度の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は、全体の18.5%を占めており、排出量削減に向けた取組が求められています。
- 物流施設における業務は、保管のみならず、ピッキング、加工、梱包等、多機能化しており、それに伴い雇用も生まれていますが、人材の安定的な確保も施設立地の重要な要素です。また、物流施設へのアクセスの確保など従業員、アルバイトが働きやすい労働環境等、ニーズが高度・多様化しています。
- 労働力不足や労働環境の改善等への対応のため、物流業界のDXを積極的に推進する必要があります。物流DXの実現のためには、物流現場の課題を把握するとともに、先進技術等も活用した物流の高度化のため、企画・提案できる人材の育成が必要です。

### ②取組の方向性

- 物流が抱える諸課題の解決や、次世代を見据えた持続可能な物流を実現するため、物流に携わる事業者、有識者、行政で構成する「(仮称)物流懇話会」を設立します。
- 勉強会やシンポジウム等を通して、物流の抱える課題の共有や、その解決のために必要な方策を深化していくとともに、課題解決に向けた機運の醸成を図ります。



③今後の主な取組み(案)

物流施策推進体制の構築「(仮称)物流懇話会」の設立

「(仮称)物流懇話会」において、以下のテーマでシンポジウムや勉強会を実施

- 輸配送の効率化・生産性の向上
  - 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。
  - 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。
  
- 次世代物流の実現
  - 次世代物流プロセスにおける開発を支援します。
  
- 物流人材確保・育成
  - 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。
  - 物流人材の確保のため、物流施設等への交通アクセス確保の支援を検討します。
  - 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。

## 2 物流施設の集積用地の確保に向けた取組み

リーディングプロジェクトの実施にあたっては、物流インフラの後背地に物流施設や製造業等の立地が必要となってきます。後背地にそのような施設が立地できるよう、用地の確保に向けた取組みを行っていきます。

高速道路のインターチェンジ周辺や港湾、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設定し、このエリアを中心に、物流施設等の立地を支援していきます。

このような取組みにより、民間開発を呼び込むことを目指します。

## 3 物流リーディングプロジェクト図

物流リーディングプロジェクトについて、よりイメージし易くなるよう、次ページ以降にプロジェクトの内容を市域の地図上に記載した「物流リーディングプロジェクト図」を掲載しています。

物流リーディングプロジェクトの推進により、本市の物流活性化を図ります。