

第2章 物流を取り巻く現状について

1 全国的な物流を取り巻く現状

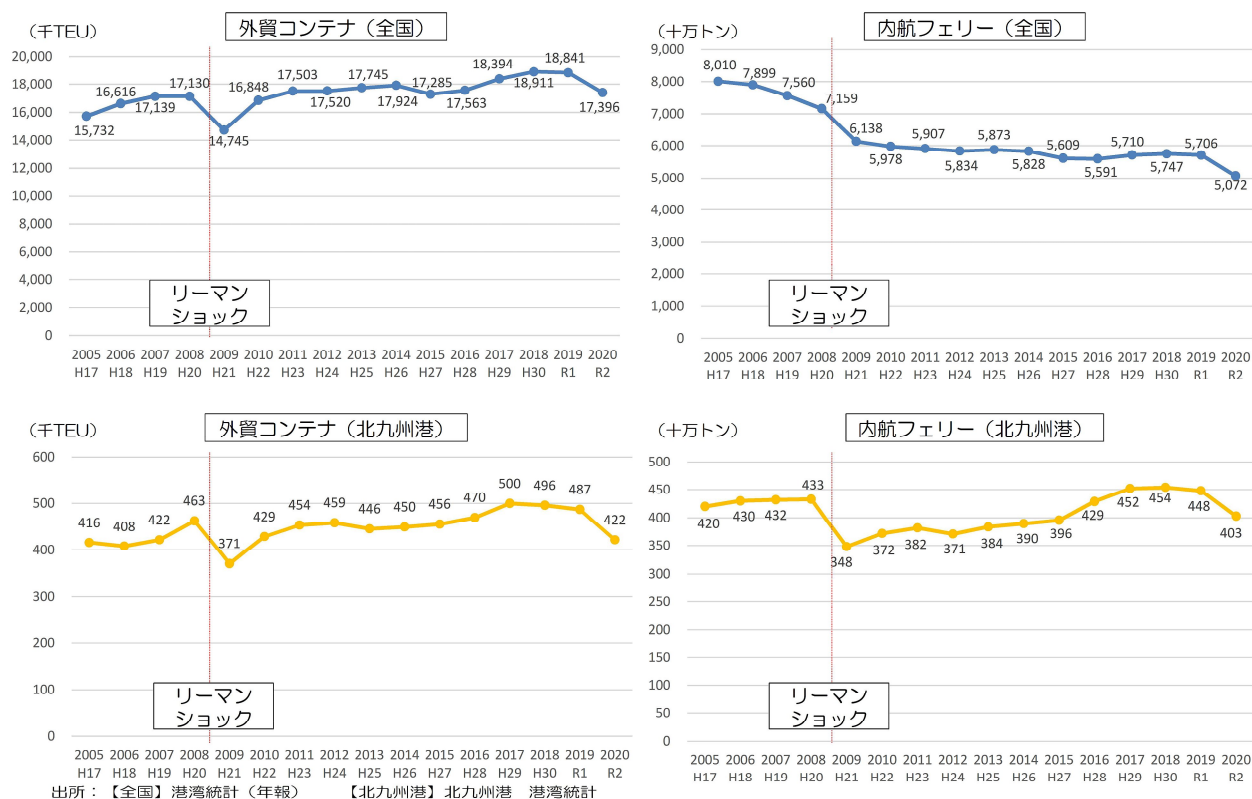
近年、E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。また、脱炭素やSDGsなど、新たな時代の要請に対応する必要も生じています。

構想の策定にあたっては、このような時代の変化に対応し、本市物流の活性化に資するものとするため、全国的な物流を取り巻く現状について、整理を行いました。

(1) 港湾貨物取扱量(外貿コンテナ貨物量・内航フェリー貨物量の推移)

本市には東西にコンテナターミナルがあり、中国、韓国、台湾を中心にアジア各国の港と密に結びついています。また、新門司地区は関東、関西、四国と結ぶ西日本最大級のフェリー基地となっています。

全国及び本市の港湾貨物取扱量(外貿コンテナ貨物量、内航フェリー貨物量)は、以下のグラフのように推移しています。



- 外貿コンテナ貨物量は、全国、北九州港のいずれも長期的に増加傾向となっています。
- 北九州港で取り扱う内航フェリー貨物量も 2015年より新門司地区に就航しているフェリーが大型化したことにより、長期的には増加傾向となっています。(2020年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外貿コンテナ貨物量・内航フェリー貨物量ともに減少しています。)

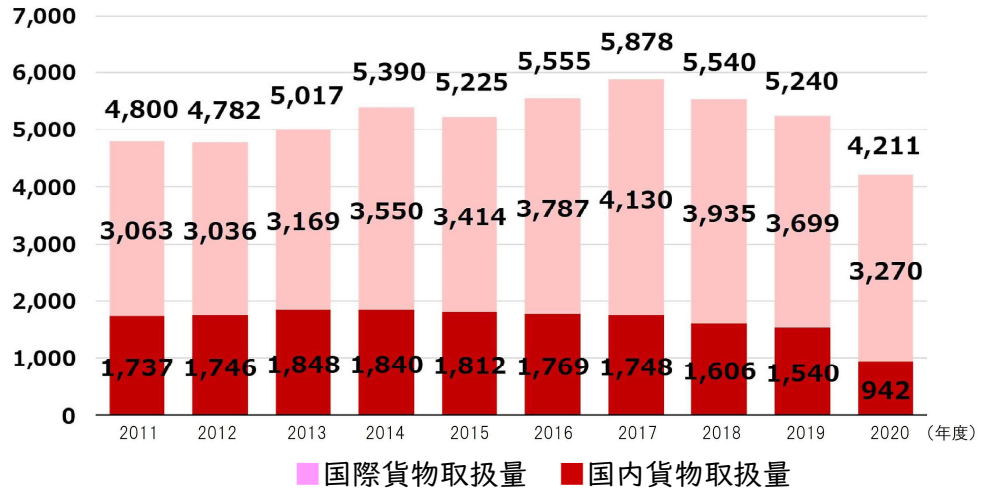
(2) 航空貨物取扱量（国際貨物取扱量及び国内貨物取扱量）

本市には、九州・中四国で唯一の 24 時間利用が可能な海上空港である北九州空港が立地しています。

全国及び北九州空港の航空貨物取扱量（国際貨物取扱量、国内貨物取扱量）は、以下のグラフのように推移しています。

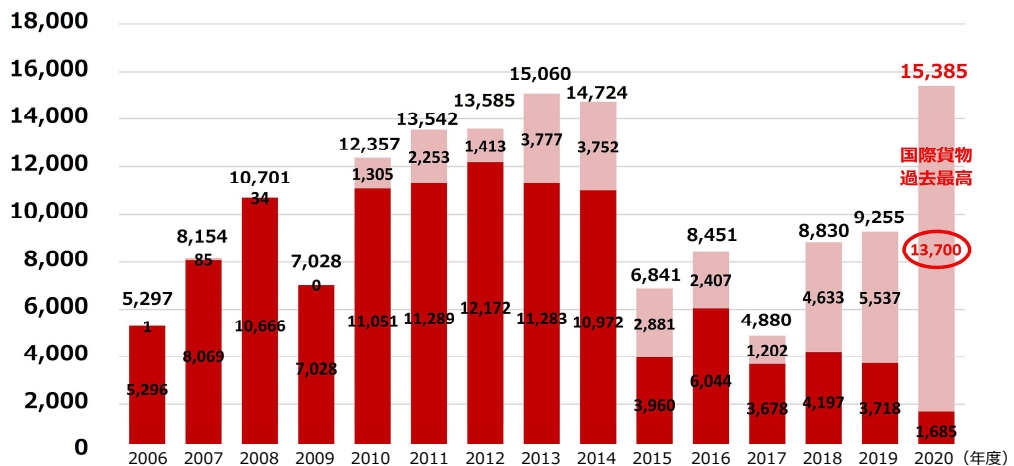
●全国の航空貨物取扱量（出所：国土交通省航空局「暦年・年度別空港管理状況調書」より作成）

【単位：千トン】



●北九州空港の航空貨物取扱量

【単位：トン】

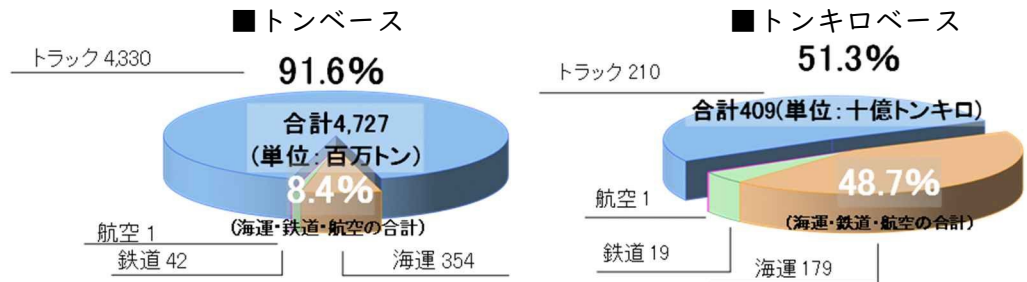


- ここ 10 年間の全国的な航空貨物取扱量は概ね横ばいの状況となっています。
- 今後の航空貨物需要の見通しとして、国際航空貨物については半導体及び自動車・電子部品など製造関連をはじめ、越境 EC 市場の更なる拡大が見込まれます。
- 北九州空港における 2020 年度の航空貨物取扱量（国内・国際）は過去最高となる 15,385t を記録しています。とりわけ、国際航空貨物取扱量は前年度比（2019 年度）約 2.5 倍の 13,700t と急増しています。
- この国際航空貨物取扱量の急増は、国際貨物定期便が増便（2 便→3 便）されたことや、輸入貨物の取扱いが開始されたことによるものです。

(3) 国内貨物輸送量の推移

①国内貨物輸送の機関分担率

全国の国内貨物輸送の機関分担率(どの輸送モードを使用して輸送されているかの割合)は以下のとおりです。

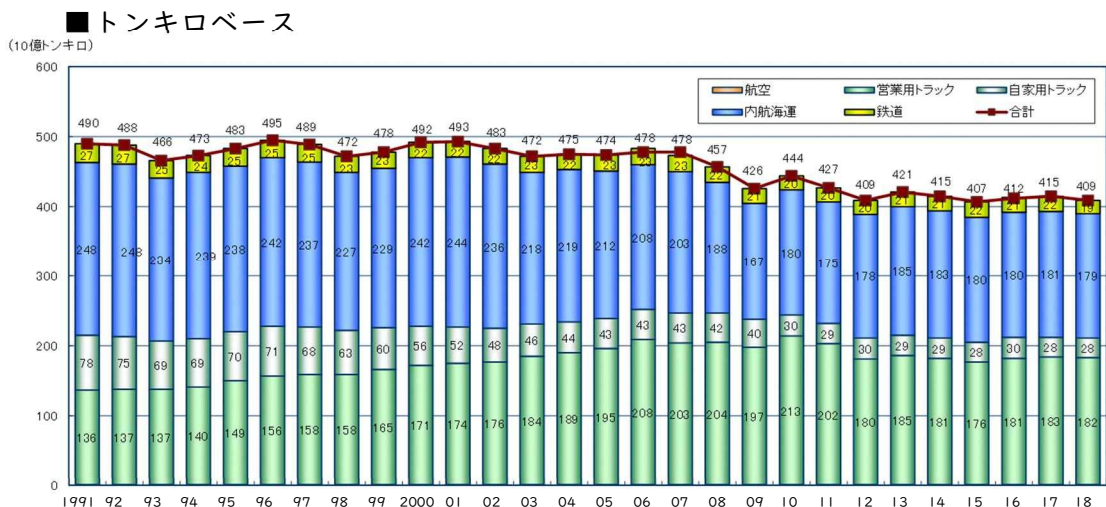
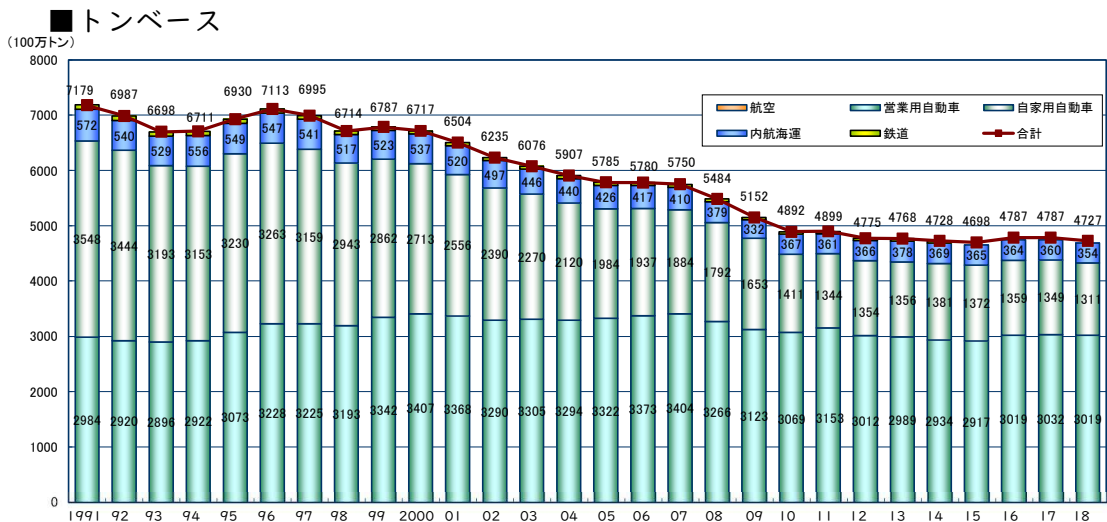


(出所：国土交通省各種統計資料より作成)

- 全国の輸送機関別分担率は、トラックがトンベースで91.6%、トンキロベースで51.3%を占めるなど基幹輸送モードになっており、その輸送力の維持が重要と考えられます。

②国内貨物輸送量の推移

全国の国内貨物輸送量の推移は、以下のとおりです。

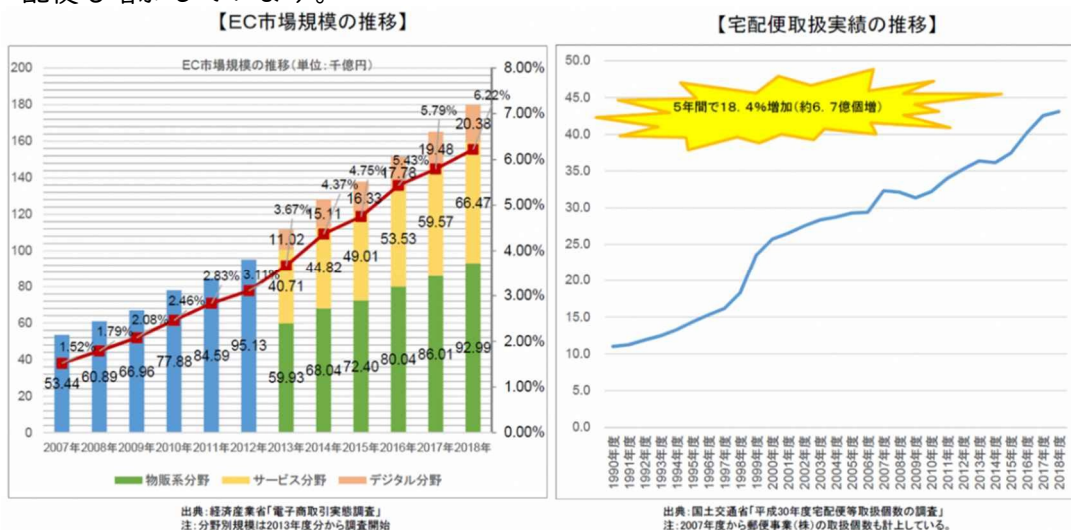


(出所：国土交通省各種統計資料より作成)

- 全国の国内貨物輸送量は、トンベース、トンキロベースとも、長期的に減少傾向、近年は横ばいで推移しています。

(4) 物流市場の変化 (EC 市場の成長と宅配便の増加)

近年、通信販売などを中心に EC 市場は拡大を続けています。それに伴い、宅配便も増加しています。

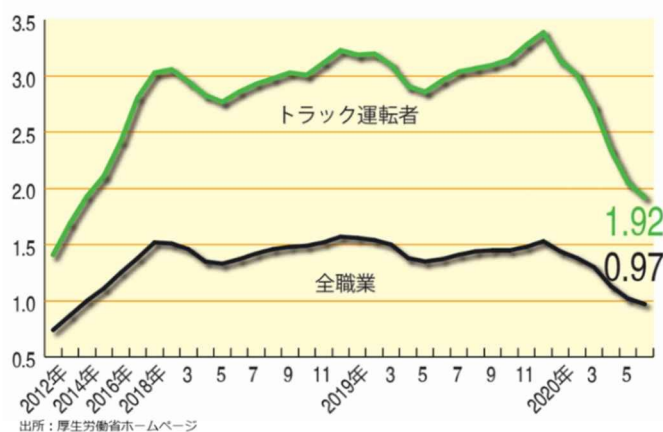


- EC 市場は、2018 年には全体で約 18 兆円規模、うち物販分野で 9.3 兆円規模まで拡大しています。
- また、EC 市場の拡大に伴い、宅配便の取扱い件数は 5 年間で約 6.7 億個、18.4% 増加しており、「ラストワンマイル」と言われる末端配送まで含めた貨物輸送への需要は拡大しています。
- さらに新型コロナウイルス感染症の拡大に伴ういわゆる「巣ごもり需要」の増大などで直近の市場規模はさらに拡大していると見られます。

(5) 働き方改革関連法とトラック運送事業者

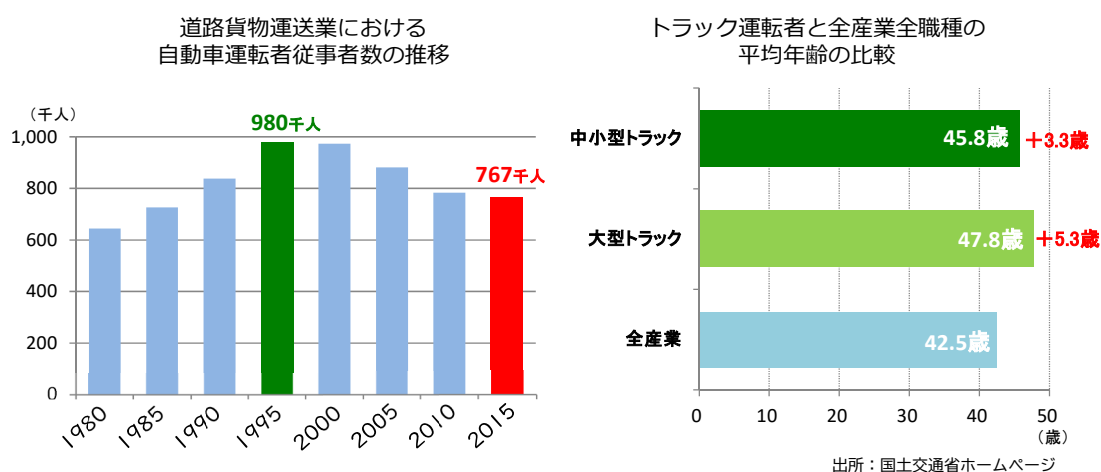
前述のようにトラック輸送は我が国の貨物輸送の根幹となっていますが、現在、その担い手となるトラックドライバーの確保が大きな問題となっています。また、働き方改革関連法に関連して、トラックドライバーの労働規制の強化が進んでいます。

①トラックドライバーの有効求人倍率



- トラックドライバーの有効求人倍率は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による景気低迷等により、一時より低下したものの「2倍」近くあり、全職種平均の「1」に比べても高水準となっています。
- いわゆる「募集しても集まらない」状況が続いており、ドライバー不足は景気等による問題ではなく、構造的な問題となっています。

②トラックドライバーの従業者数の推移と高齢化



- 全国でトラックドライバーは、ピーク時より 213 千人減少しています。
- さらにトラックドライバーの高齢化が顕著になっており、年齢による退職者の補充が懸念されています。

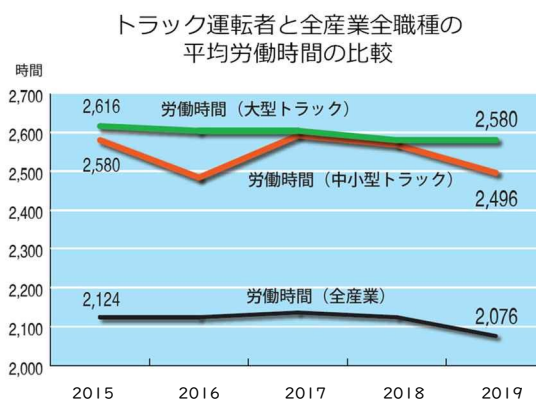
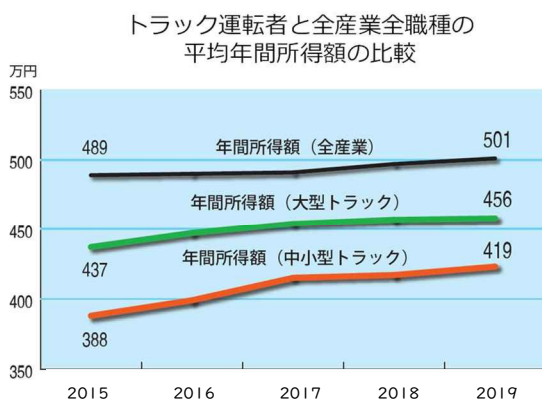
■トラックドライバーの需給予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
過不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出所：公益社団法人鉄道貨物協会の「平成30年度本部委員会報告書」2020年5月

- トラックドライバー需給の将来予測によると、2025年には約21万人が、2028年には約28万人不足するとされています。
- 現時点でも不足状態とみられる中で、無理な就労が生じている可能性があります。

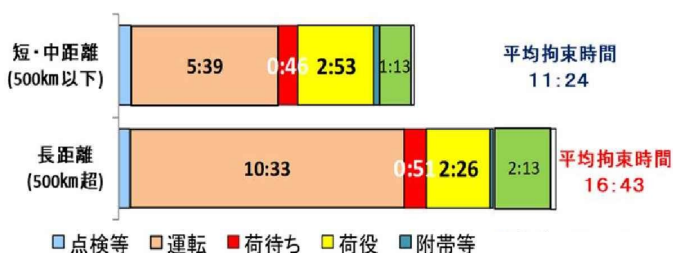
③トラックドライバーの労働条件の実態



出所：厚生労働省ホームページ

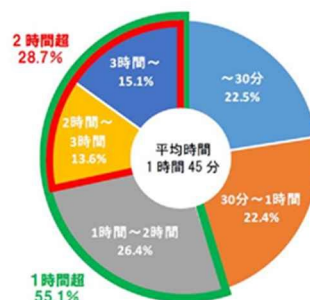
- トラックドライバーの成り手不足は、就労条件の悪さが原因の一つと考えられます。
- トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小トラック運転者で約2割低い状況となっています。
- また、トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者・中小型トラック運転者とも約2割長くなっています。

■ | 運行あたりの拘束時間内訳



出所：国土交通省、厚生労働省「トラック輸送状況の実態調査」(2015)

■ | 運行あたりの荷役時間の分布



- 上記のトラックドライバーの長時間労働の一因には、荷待ち時間の発生(平均1時間45分)と荷役時間の発生(2時間40分以上)が大きく影響しています。
- 1日の運行距離が500km超の長距離輸送のドライバーの平均拘束時間は、16時間を超えるなど、長時間労働が顕著となっています。

④働き方改革関連法とトラックドライバー

働き方改革関連法に伴い、トラックドライバー労働条件の改善に向けて、今後、労働規制の強化が予定されています。

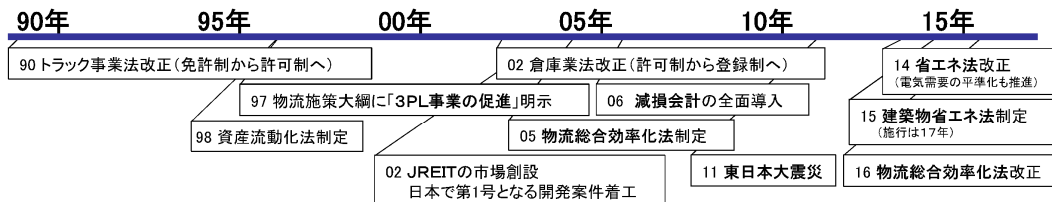
- ◆ 時間外労働の上限規制（違反には罰則あり）
 - 職種によって異なる適用開始時期
 - ✓ ドライバーは2024年4月から年960時間（月平均80時間）
 - ✓ 運行管理者、事務職等のドライバー以外は年720時間（中小企業は2020年4月から）
 - 改善基準告示の拘束時間との関係
 - ✓ 改善基準の月間拘束時間293時間と比べて約20時間の差
- ◆ 割増賃金率の引き上げ（違反には罰則あり）
 - ✓ 月60時間超の時間外労働の割増賃金率が、2023年4月から中小企業でも25%から50%に
- ◆ 年5日の年次有給休暇の取得義務付け（違反には罰則あり）
 - ✓ 個人別の取得時季の指定が使用者に義務付け
- ◆ 同一労働同一賃金

- トラックドライバーには2024年4月から年960時間の時間外労働の上限規制が適用開始されます。
- 労働実態からすると、時間外労働年960時間超のドライバーが相当数いるとみられ、労働時間の短縮が不可避となると考えられます。
- これらの労働規制強化により、トラック輸送コストの増大に繋がることも考えられます。

(6) 物流施設の変遷

荷主企業や消費者のニーズが高度化・多様化していることにより、物流施設に対するニーズも時代とともに変遷を辿っています。

■ 物流施設の変遷



保管型物流施設



- ・荷主から委託される貨物の保管ニーズに主として対応
- ・倉庫業者が施設を自社で所有

配送型物流施設



- ・物流コストの削減やサプライチェーンの最適化といった荷主ニーズに対応
- ・保管型施設と比較して大型、高機能な設備・システムを導入、流通加工スペースを確保等の特徴
- ・施設の所有者と運用者が同一である場合や異なる場合など所有・運用の形態は様々
- ・新たなプレーヤーである3PL事業者が積極的にビジネスを展開

賃貸型物流施設(物流不動産)



- ・マルチテナント型として様々な荷主ニーズに対応できるよう整備されるのが基本。また、施設の規模も極めて大規模
- ・施設の所有者と運用者が異なるのが通常
- ・不動産投資の環境整備が進んだこと等を受けて、外資系を含む不動産会社など様々なプレーヤーが参画
- ・最近では、非常用電源、免震装置、太陽光発電等が標準的に装備

出所：国土交通省資料

(7) SDGsへの対応

地球環境問題や貧困問題などの世界的な拡大に伴い、これからの世界において「持続可能な開発目標」(Sustainable development Goals)をもって社会を変革していくことが掲げられています。

この取組みには、全ての産業界に求められており、日本経済団体連合会においても各企業への働きかけを強めています。

2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。「**誰一人取り残さない**」**持続可能な多様性と包摂性のある社会**の実現のため、2030年を年限とする**17の国際目標**(その下に、169のターゲット、232の指標が決められている)。特徴は、以下の5つ。



- 普遍性** 先進国を含め、**全ての国が行動**
- 包摂性** 人間の安全保障の理念を反映し、「**誰一人取り残さない**」
- 参画型** **全てのステークホルダーが役割を**
- 統合性** 社会・経済・環境に**統合的に取り組む**
- 透明性** **定期的にフォローアップ**

【参考】持続可能な開発目標(SDGs)の詳細

目標1 (貧困)	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。
目標2 (飢餓)	飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する。
目標3 (保健)	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
目標4 (教育)	すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する。
目標5 (ジェンダー)	ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワメントを行う。
目標6 (水・衛生)	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。
目標7 (エネルギー)	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。
目標8 (経済成長と雇用)	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する。
目標9 (インフラ, 産業化, イノベーション)	強靱(レジリエント)なインフラ構築, 包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
目標10 (不平等)	各国内及び各国間の不平等を是正する。
目標11 (持続可能な都市)	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
目標12 (持続可能な生産と消費)	持続可能な生産消費形態を確保する。
目標13 (気候変動)	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
目標14 (海洋資源)	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。
目標15 (陸上資源)	陸域生態系の保護, 回復, 持続可能な利用の推進, 持続可能な森林の経営, 砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
目標16 (平和)	持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
目標17 (実施手段)	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

出所: 外務省ホームページ資料に日通総研追記

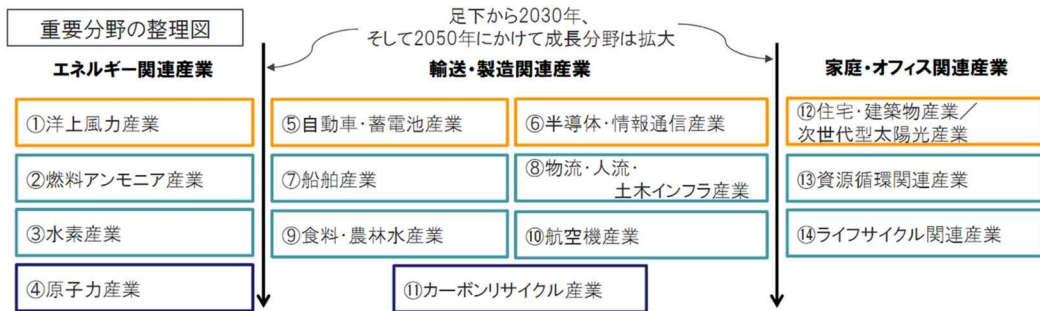
- SDGs においては 17 の目標が設定されています。物流に特に関係性が強いのは 4 つの目標であり、「経済成長と雇用」「インフラ, 産業化, イノベーション」「持続可能な都市」「持続可能な生産と消費」です。

- 今後、荷主企業における物流の構築や物流企業の事業においても、これらの目標に資する体制づくりが不可欠になると推測されます。

(8) 環境への配慮

2020年12月25日に開催された第6回成長戦略会議において、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が公表されました。同戦略においては、今後の産業として成長が期待される重要分野として、下記14産業につき、2050年までの「実行計画」が策定されています。

本市においても、2050年の「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しており、目標に向けて、取組みを進めています。



出所：「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」2020年12月、内閣官房

■重要分野における実行計画（物流分野抜粋）

7	現状と課題	今後の取組
カーボンニュートラルの形成	<p>我が国のCO₂排出量の約6割が港湾・臨海部から</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国のCO₂排出量の約6割を占める火力発電・製油所等は主に港湾・臨海部に立地。 我が国の輸出入の99.6%を取り扱う港湾は、コンテナ貨物トレーラーや機持トラックの輸送拠点。 港湾は、水素・アンモニア等次世代エネルギーの輸入拠点。水素等次世代エネルギー輸送手段や受入体制が確立されていない。各事業者が個々に技術開発等に取り組んでおり、スケールメリットの創出が困難。水素等次世代エネルギー調達のため、海外での積出港の確保が必要。 	<p>港湾におけるカーボンニュートラルポートの形成</p> <p>次世代エネルギーの輸送キャリアに応じたモデル港を対象として、社会実装を推進。カーボンニュートラルポート（CNP）形成のためのマニュアルを策定し、CNPの形成を全国に展開。</p> <p>次世代エネルギー資源獲得に資する海外における港湾投資の検討</p> <p>海外からの次世代エネルギー資源の安価な大量輸入のため、積出港の環境整備等、企業による取組を支援。</p>
グリーン物流の推進、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化の推進	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフトの推進：低炭素型の物流体系構築のため、CO₂排出削減効果の高いモーダルシフトの推進が必要。 物流施設の低炭素化：庫内作業の省人化に伴う照明等エネルギー消費量の削減や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器の導入によるエネルギー消費量の削減及び脱フロコンが不可欠。 ドローン物流の実用化：過疎地域では、輸送の効率化や物流の持続可能性の確保が課題。 燃料電池鉄道車両の開発・導入：現行の関連基準・規制が燃料電池（FC）鉄道車両の走行を想定していない。 エコエアポート：コスト面に課題があり、各空港において導入を見送られているシステムが存在。 航空交通システムの高度化：従来の航法よりも飛行距離を短縮し、より多くの航空機を効率よく飛行させることが可能となるRNAV経路の導入促進が必要。 道路における主要渋滞箇所は約9,000箇所（2019年11月時点）、国内貨物輸送の約8割がトラック輸送。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車輸送からCO₂排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進。 物流施設における省人化機器及び再生可能エネルギー設備の導入や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進。 持続可能な事業形態の整理、機体導入への支援。 FC鉄道車両の社会実装に向け、関連基準・規制等、必要な環境整備を検討。 エコエアポートガイドラインの改正を含めた検討、GPUの導入促進、空港施設のLED化等省エネルギーシステムの導入推進、空港車両のFC化・電動化によるグリーンエネルギー車両の導入を促進。 革新的運航改善に向けた国際協調、研究開発に取り組む。 道路ネットワークの整備や道路を賢く使う取組等の道路交通流対策を推進。 ダブル連結トラックによる物流の効率化を推進。

出所：「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」2020年12月、内閣官房

- 上記の実行計画に則り、物流分野においてもカーボンニュートラルを目指した取組みが必要です。
- さらに、2021年10月22日には、地球温暖化対策計画が閣議決定されました。同計画においては、2050年のカーボンニュートラルに向けた中間目標として、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することが示されており、物流を含めた運輸部門においても35%の削減目標が設定されています。

(9) 持続可能性の確保 (BCP への配慮)

近年は、地震のみならず風水害等による大規模災害が多発しており、各企業では BCP (事業継続計画(Business Continuity Plan)) の策定が求められています。

■近年の物流事業者の被災状況

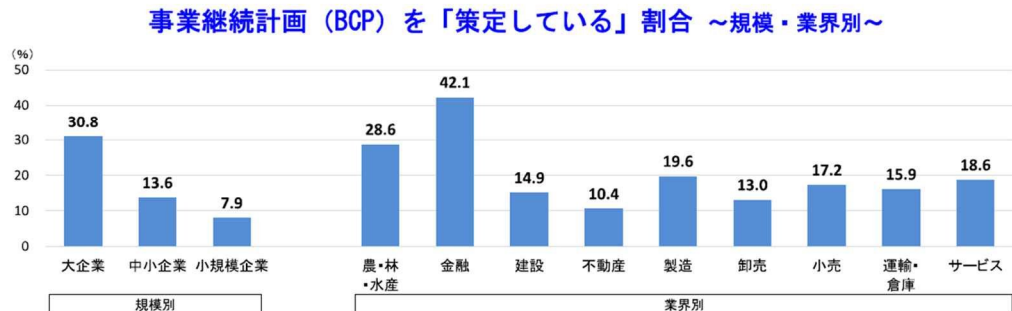
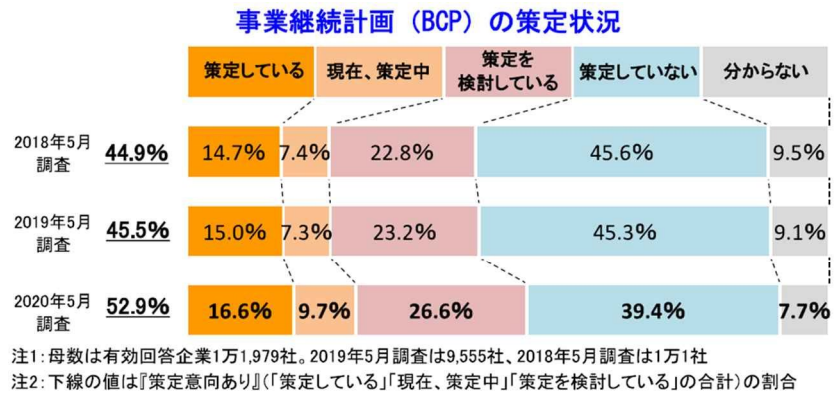
発生	災害	トラック運送事業者の被害状況等
2018年7月	西日本豪雨による被害	<p>【国交省資料による】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県内96事業者(99事業所)、岡山県内68事業者(69事業所)、愛媛県内21事業者、高知県内4事業者で浸水被害 <p>【新聞記事による】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島県トラック協会の会員被害は9月12日午前9時時点で、事務所浸水21件、車両損壊86件、倉庫・工場浸水8件、車庫浸水1件の計116件に上る。 ・岡山県トラック協会の9月11日朝の時点での会員被害は50件(床下・床上浸水、車両の流失・損壊など)に。大規模な浸水のあった倉敷市真備町を中心に高梁市、総社市、矢掛町などでの被害報告が多く、岡山市東部で被害を受けた事業所もあった。
2018年9月	北海道胆振東部地震	<p>【国交省資料による】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道内3事業者で車両損傷被害
2018年9月	台風21号による被害	<p>【国交省資料による】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿運輸局管内で車両浸水被害(518両)、破損(1,525両)等の車両被害 徳島県においても車両浸水被害(2両)、破損(17両)等の車両被害

■BCP (業務継続計画) の必要性



BCPを策定する目的は、自社にとって望ましくない事態 (自然災害・大事故・不祥事など) が生じた際に、**被害を最小限におさえつつ、最も重要なビジネスを素早く再開させることで、損害の発生を最小限に留めること**

■BCP（業務継続計画）の策定状況



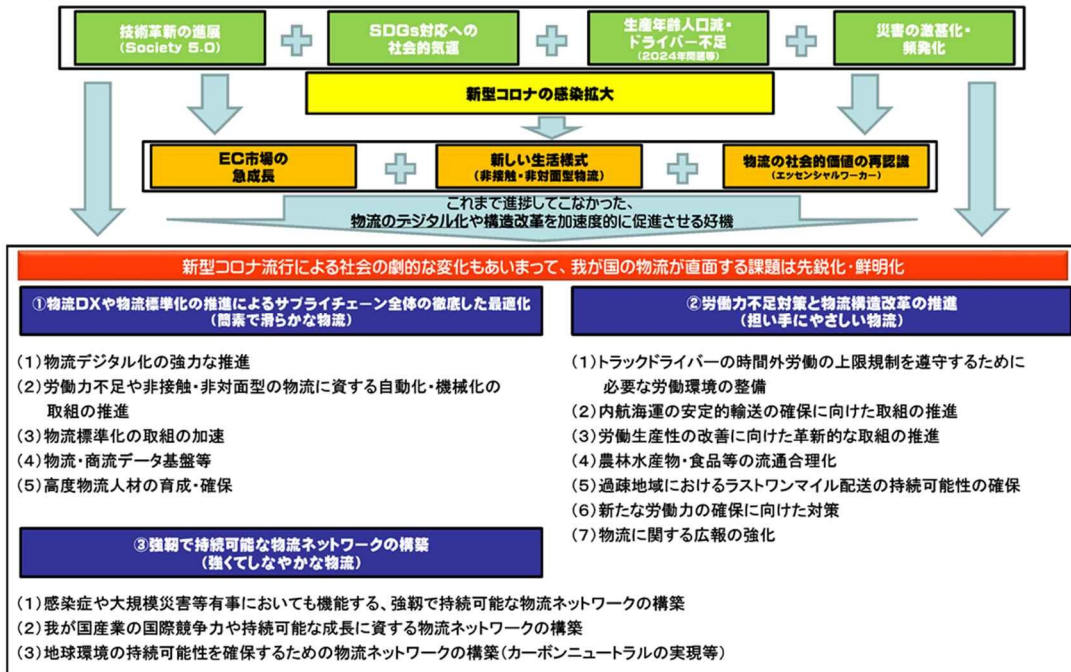
出所)帝国データバンク「事業継続計画(BCP)に対する企業の意識調査」2020年6月

- 近年の災害の頻発性、激甚化から、安定した経済活動の遂行には、物流の強靭化が必要です。そのためには、物流を継続する「BCPの策定」が必須となっています。
- BCPの策定状況は、年々増加しているものの、検討中を含めて半数程度となっています。
- 特に運輸・倉庫業では、15.9%に留まっており、今後のBCP策定が急務となっています。
- また、BCP策定に伴い、拠点の見直しや代替拠点のニーズが高まる可能性があります。

(10) 国の動向 (総合物流施策大綱)

2021年6月15日に政府における物流施策の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図る「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」が閣議決定されました。

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度) 概要



出所：「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」2021年6月、国土交通省、経済産業省、農林水産省

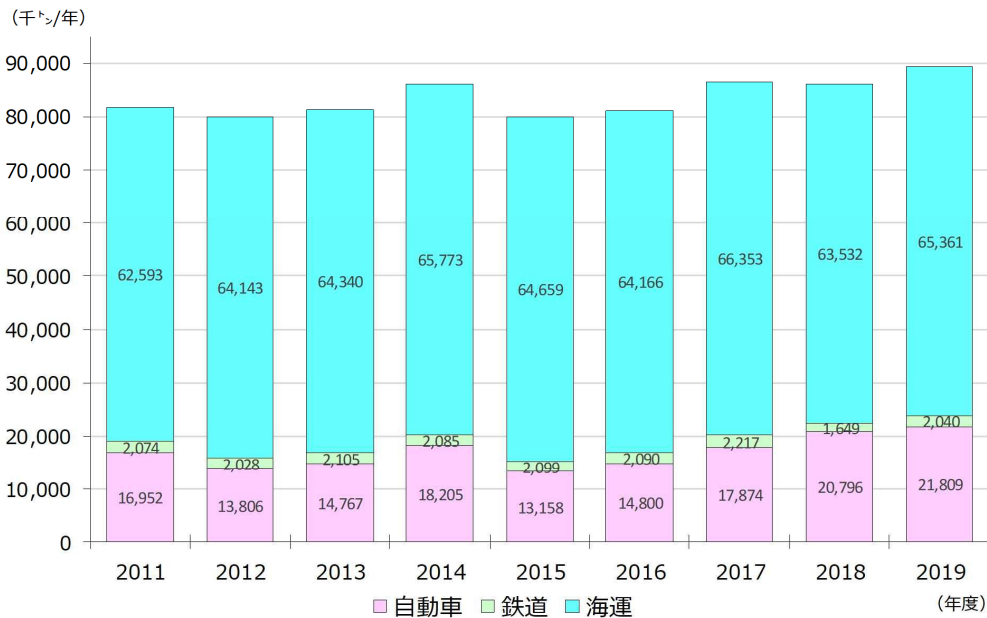
2 本市の物流の現状

(1) 九州及び福岡県を発着する貨物量

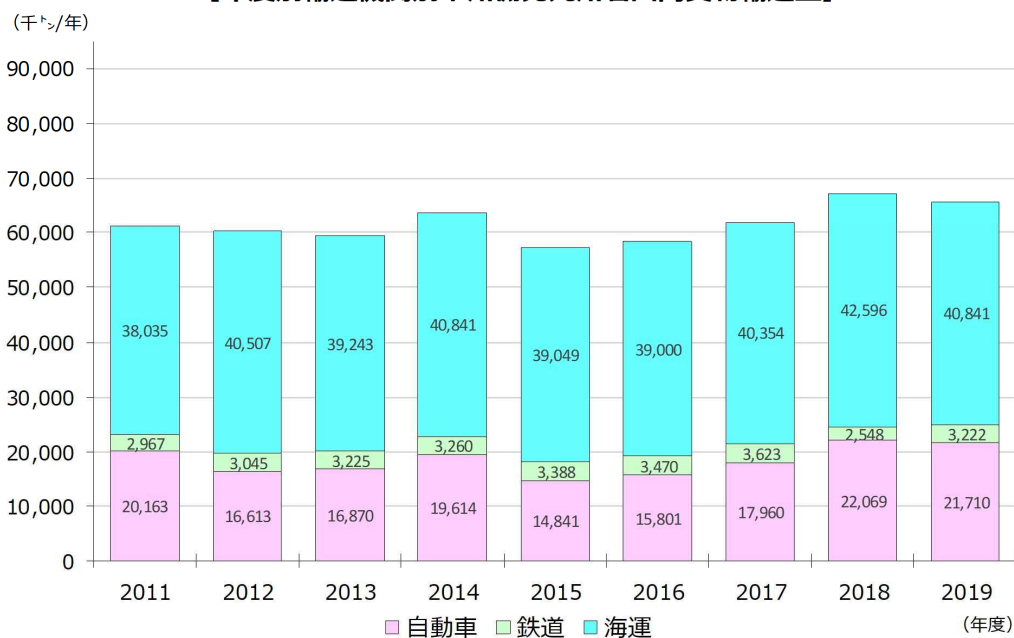
①九州を発着する貨物量

本市を含めた九州を発着する貨物の輸送量については、以下のとおりです。

【年度別輸送機関別九州発本州側着国内貨物輸送量】



【年度別輸送機関別本州側発九州着国内貨物輸送量】



資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成

注) 九州 = 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

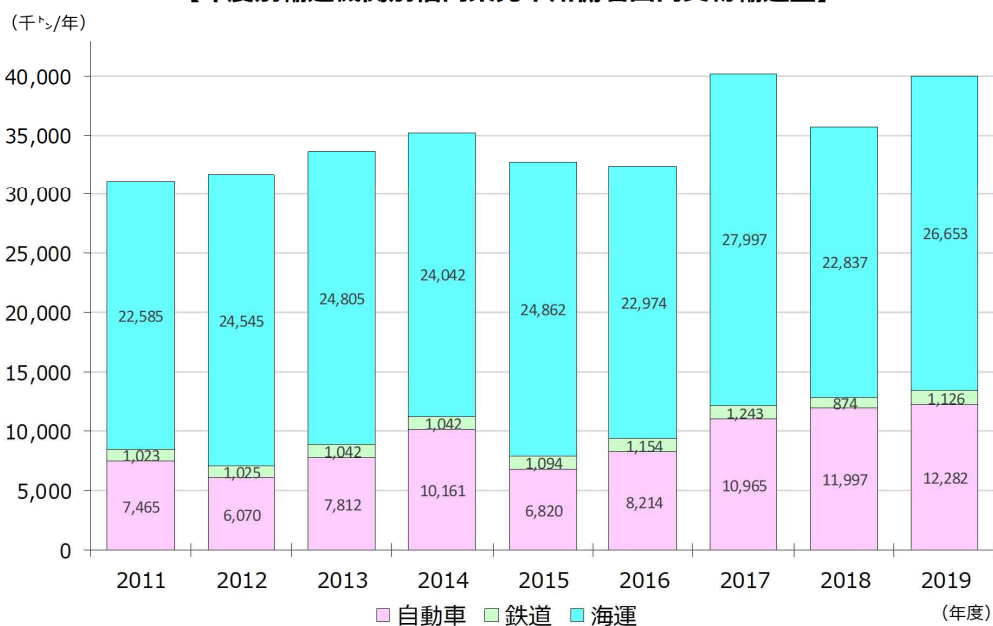
本州側 = 山口県を除く本州・四国・北海道の各都道府県

- 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ます。
- 発貨物量の多さは主に海運による貨物量の差で、主に素材などバルク貨物によるものです。
- 自動車や鉄道では着貨物量のほうが上回っており、陸上輸送では発貨物のほうが少なくなっています。

②福岡県を発着する貨物量

本市を含めた福岡県を発着する貨物の輸送量については、以下のとおりです。

【年度別輸送機関別福岡県発本州側着国内貨物輸送量】



【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

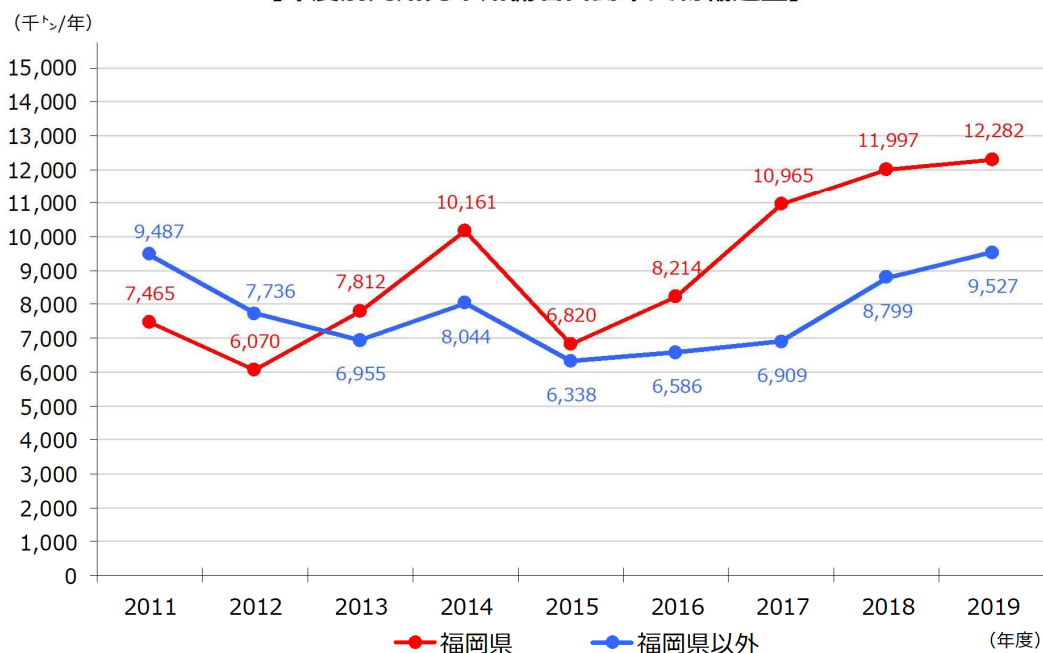
- 福岡県を発着する対本州側との自動車(トラック)、鉄道、海運の貨物量をみると、全体量では福岡県着が福岡県発を上回る貨物量の傾向となっています。
- 福岡県発では海運の割合が福岡県着よりもやや高くなっており、大量輸送貨物があると考えられます。
- 自動車や鉄道では相対的に着貨物量のほうが多く、福岡県だけを取り上げればやや片荷傾向となっています。

(2) 九州及び福岡県を発着する自動車貨物量

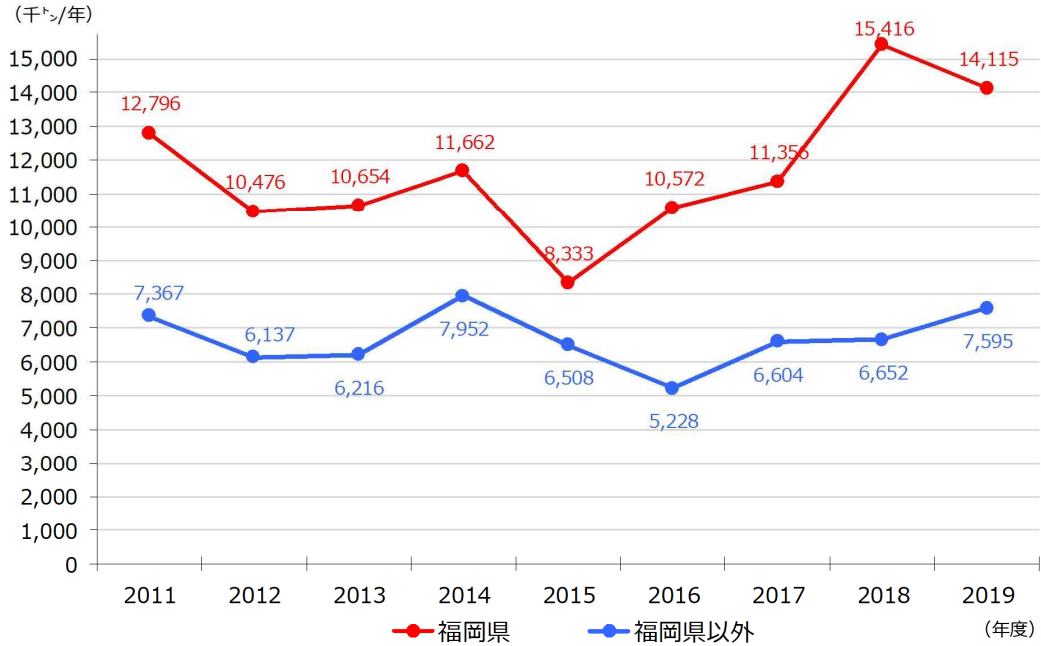
九州及び福岡県を発着する全体の貨物量については、上記のとおりです。これをさらに自動車貨物量に絞った場合、貨物量は以下のように推移しています。

①九州を発着する自動車貨物量

【年度別九州発本州側着自動車貨物輸送量】



【年度別本州側発九州着自動車貨物輸送量】

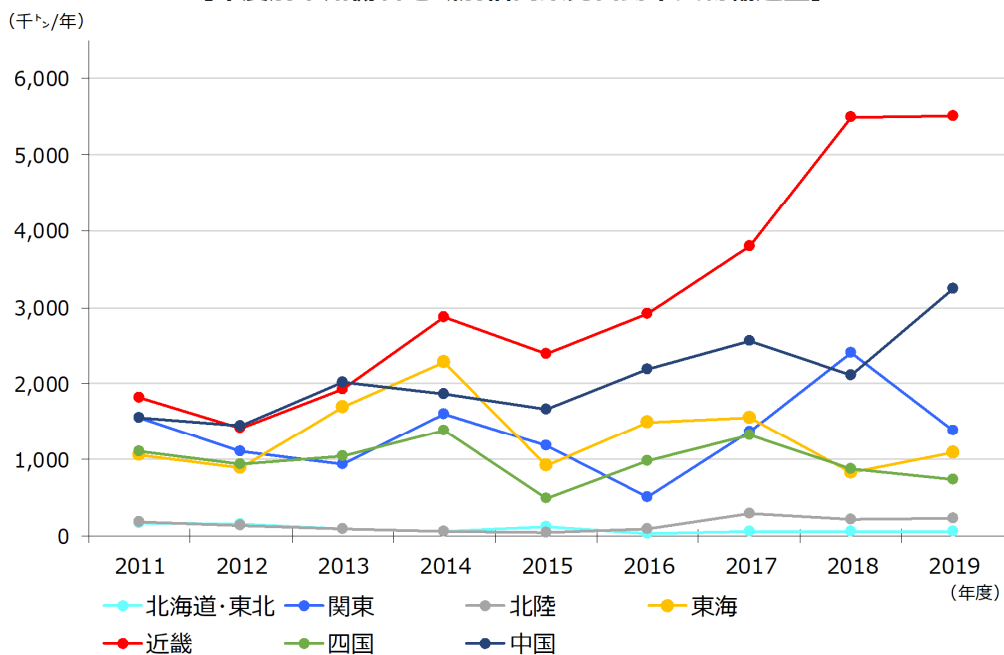


資料) 国土交通省『貨物地域流動調査』各年度より作成
 注) 福岡県以外=佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

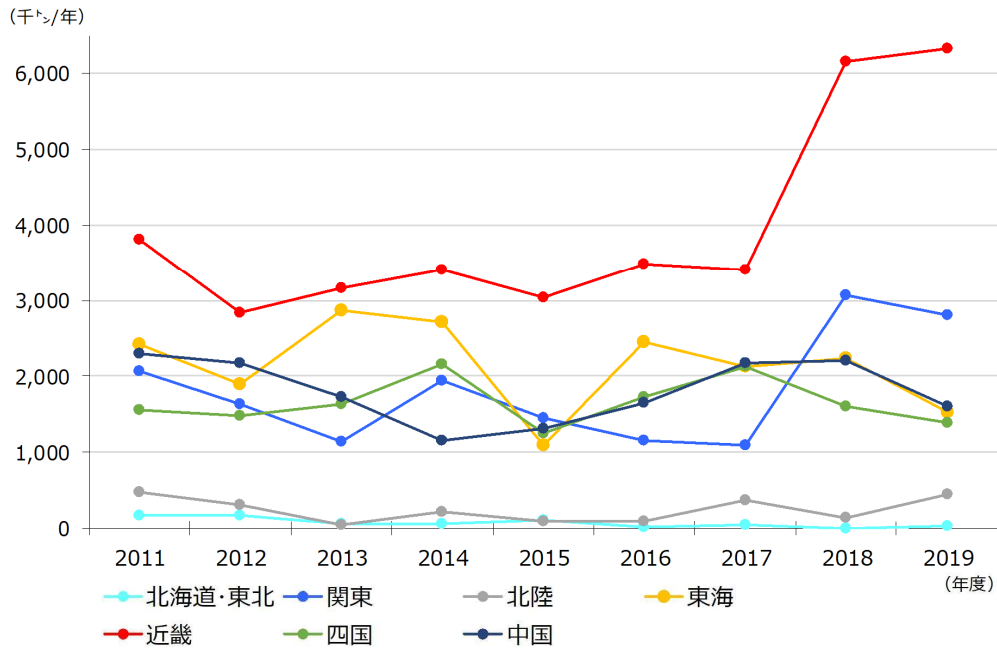
- 九州を発着する対本州側との自動車貨物量を福岡県とそれ以外の6県計で比べると、発着とも福岡県が他6県を上回る傾向が続いており、九州内において本州側との流動の中心となっていることが分かります。
- 特に着貨物においては福岡県が九州内で圧倒的に多い存在となっています。人口や産業の集積の他、九州内への配送への拠点となっていることが見て取れます。

②福岡県を発着する自動車貨物量

【年度別本州側着地域別福岡県発自動車貨物輸送量】



【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

- 福岡県を発着する対本州側との自動車貨物量を地域別にみると、発着とも近畿地方が最も多くなっています。また、関東地方や東海地方などの遠方との間でも一定量の流動が見られます。
- このような遠方との流動は、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させている可能性があり、将来的な輸送力の確保に向けて、更なる工夫の余地があることを窺わせます。

(3) 本市を発着する貨物量

全国貨物純流動調査(3日間流動調査)をもとに、本市を発着する貨物の分析を行いました。

※「3日間流動調査」とは、3日間における出荷1件ごとの貨物の詳細な流動実態を調査するものです。全国貨物純流動調査の一内容となっており、5年に1回の頻度で、全国規模で調査が行われています。今回の分析は、現時点で最新の公表データである2015年10月20日(火)~22日(木)の3日間のデータに基づいて行っています。

①本市の発着貨物量の動向

3日間流動調査の結果、本市の発着貨物の全国及び九州発着貨物に占める割合については、以下のとおりです。

■本市発貨物

		重量ベース 千ト/3日間	件数ベース 千件/3日間
全国計	①	22,171	22,608
九州発	②	2,351	2,071
北九州市発	③	466	107
全国に占める九州の割合(%)	②÷①	10.6	9.2
九州に占める北九州市の割合	③÷②	19.8	5.2
全国に占める北九州市の割合(%)	③÷①	2.1	0.5

■本市着貨物

		重量ベース 千ト/3日間	件数ベース 千件/3日間
全国計	①	22,171	22,608
九州着	②	2,281	2,207
北九州市着	③	306	163
全国に占める九州の割合(%)	②÷①	10.3	9.8
九州に占める北九州市の割合	③÷②	13.4	7.4
全国に占める北九州市の割合(%)	③÷①	1.4	0.7

- 上記の表のとおり、本市の発貨物は、重量ベースで九州の発貨物の19.8%、件数ベースで5.2%を占めています。件数ベースに対して、重量ベースの割合が高くなっていることから、鉄鋼製品などの重量物が本市から多く発送されていることが窺えます。
- 着貨物は、重量ベースで九州の着貨物の13.4%、件数ベースで7.4%を占めています。

②本市の貨物輸送の機関分担率

3 日間流動調査の結果、関東・近畿地方間における、本市発着貨物の機関分担率は、以下のとおりです。

■本市発貨物

(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

■本市着貨物

(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

- 重量ベース、件数ベースの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いえます。
- 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ます。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ます。

3 本市のポテンシャルについて

物流拠点構想の策定にあたり、本市が有する物流拠点としてのポテンシャルについて、整理を行いました。

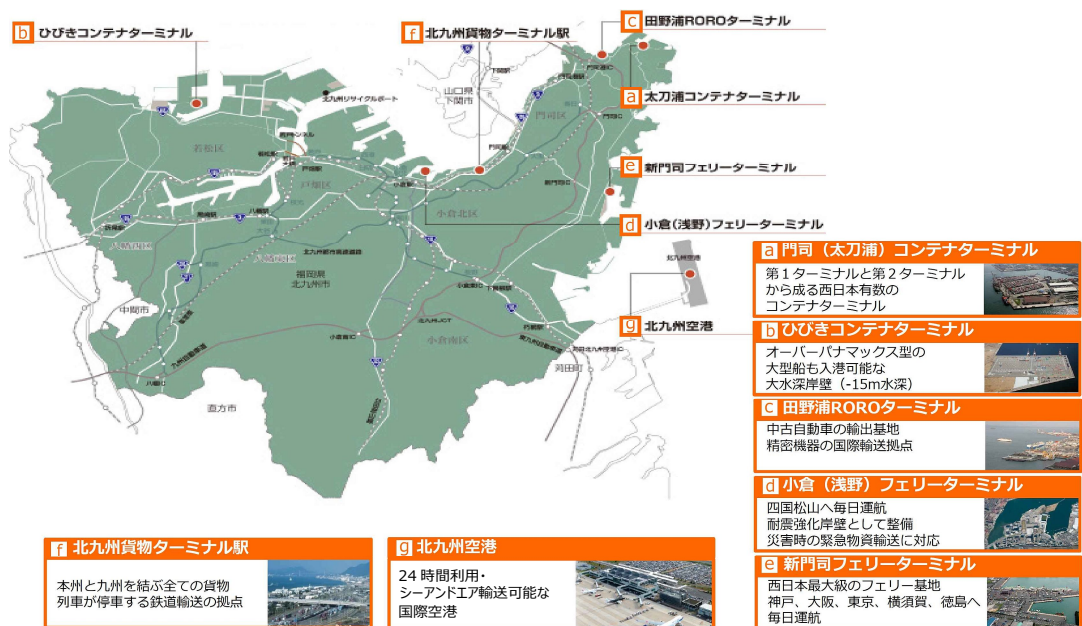
(1) 地理的優位性

- 本市は、九州と本州の結節点に位置しており、九州から本州へ陸路で向かう際には必ず本市を通過しなければならないなど、交通の要衝となっています。
- また、本市は東京と上海の中心に位置しており、発展著しいアジアのマーケットに近い立地環境にあります。



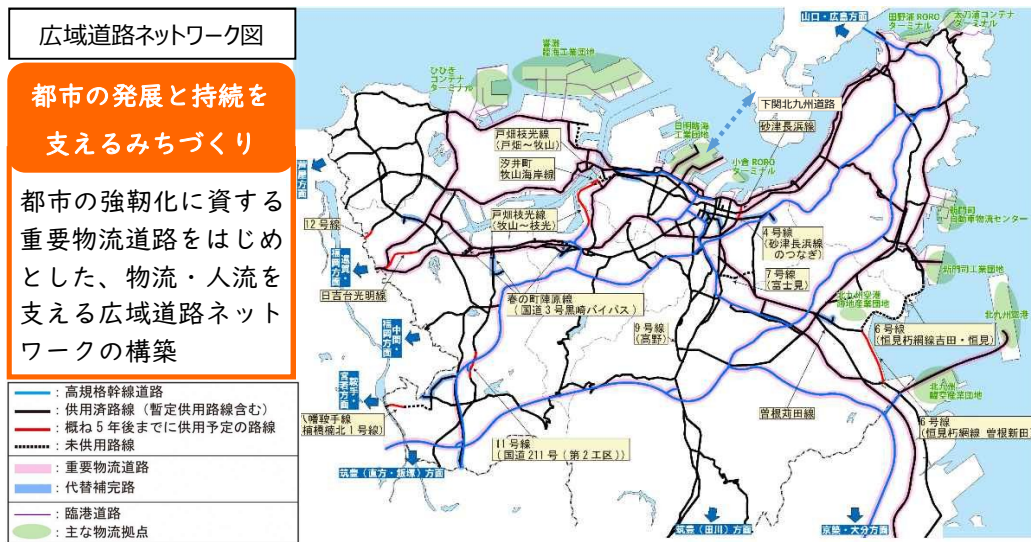
(2) 充実した物流インフラ

- 本市は、陸（①充実した道路ネットワーク、②北九州貨物ターミナル駅）・海（③北九州港）・空（④北九州空港）の充実した物流インフラを有しています。



① 充実した道路ネットワーク

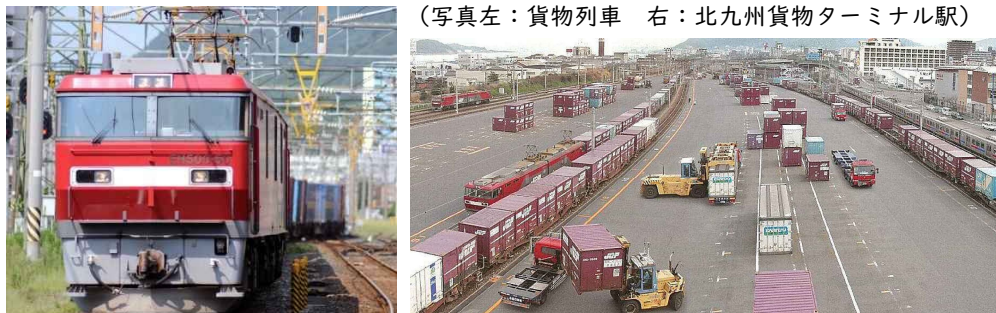
- 本市は、九州自動車道と東九州自動車道の結節点であり、高速道路網が充実しています。九州管内では、本市を起点に西回り、東回りの両方が可能であることから、平時は効率的な配送が可能となり、災害時は物流ルートでの寸断リスクを低減することが可能となります。
- さらに、平常時・災害時を問わない安定的な物流を確保・活性化するため、都市計画道路をはじめとした広域道路ネットワークの整備を進めています。
- 下関北九州道路が開通すると、西中国エリアの経済圏がさらに拡がり、物流の面でも優位性が高まることが期待されています。



② 鉄道（北九州貨物ターミナル駅）

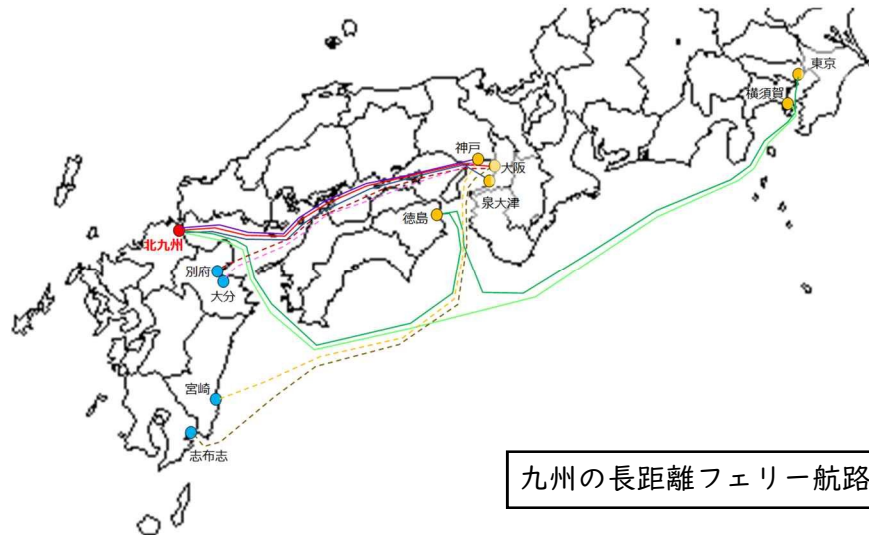
- 本市には、鉄道貨物の拠点である北九州貨物ターミナル駅が立地しています。
- 同駅は、鹿児島本線と日豊本線の中継点となっており、九州～本州間の全ての貨物列車が停車し、停車列車の大多数の荷役を行っていることから、九州最大の便数を誇っています。また、同駅は24時間体制で鉄道貨物の取扱いをサポートしています。
- 同駅の2020年度のコンテナ貨物取扱量は、90万トンを超えており、全国の貨物駅の中で第6位の取扱量となっています。
- 鉄道輸送は、輸送単位あたり※のCO₂排出量が営業用トラックの約13分の1であり、環境負荷の少ない輸送方法へのモーダルシフトの担い手となることが期待されています。

※ 1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO₂の量
 （写真左：貨物列車 右：北九州貨物ターミナル駅）



③ 北九州港

- 本市には、フェリーが6航路、RORO船が2航路就航しています。その行先も首都圏、関西圏、中部、四国、沖縄と多岐にわたり、便数も充実しています。
- 中でも新門司フェリーターミナルには、関西圏行き3航路、首都圏行き2航路が集積しており、西日本最大級の規模を誇っています。
- 海上輸送は、輸送単位あたり※のCO2排出量が営業用トラックの約6分の1であり、環境負荷の少ない輸送方法へのモーダルシフトの担い手となることが期待されています。 ※1トンの貨物を1km輸送した時に排出するCO₂の量



- 本市は、東西に太刀浦コンテナターミナル、ひびきコンテナターミナルの2つのコンテナターミナルを有しています。
- 本市のコンテナターミナルは、中国、韓国、台湾を中心にアジア各港との間に豊富な航路を有しており、アジアとの輸出入の拠点となっています。
- 2022年3月1日時点で、外航定期コンテナ航路数は、34航路月間144便を誇っています。



④ 北九州空港

- 北九州空港は、九州・中四国で唯一の24時間利用が可能な海上空港です。
- 海上空港であることを活かし、特殊貨物のシーアンドエア輸送が可能となっています。
- 国際貨物定期便として、仁川往復便が就航しており、同便は2021年11月より、週3便から週4便へ増便されました。
- 北九州空港では滑走路の3,000m化に向けた取組みを進めており、それにより航空貨物需要のある北米・欧州直行便の就航など、九州・西中国の物流拠点化を目指しています。



(3) 産業基盤

- 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・高度化しています。さらに、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。
- 本市の周辺には、大手自動車メーカー4社が立地し、全国シェアの約20%を占める生産能力を誇っています。そのため、本市ではそのサプライヤーなどを含めた関連産業の高度集積が図られています。
- また、本市の響灘地区は、臨海部に広大な産業用地を有しています。これを活かすべく、同用地を「洋上風力関連産業ゾーン」と位置づけ、産業集積に取り組むなど、国から西日本唯一の指定を受けた洋上風力発電の基地港湾を核とした風力発電関連産業の総合拠点化を推進しています。