

第3章 ヒアリング調査等の結果について

1 ヒアリング調査の結果

- 構想の策定にあたっては、物流の実態や課題等を把握し、地域に最適な施策展開を志向するため、物流に携わる事業者の方々、学識経験者等の有識者、関係機関等を対象に重点的にヒアリング調査を行いました。
- ヒアリング調査の実施状況は、次のとおりです（令和4年3月1日時点）。

物流関係事業者	…	100 件
有識者	…	4 件
関係機関等	…	7 件
合 計	…	111 件
- ヒアリング調査でいただいた主なご意見は、以下のとおりです。

No.	ご意見の内容
●物流施策全般に関するご意見	
1	北九州市には陸・海・空のインフラがあり、ニーズに応じて、複数の輸送モードから選択できることが市の強みなのではないか。
2	北九州市は「ものづくりの街」として発展してきた特徴がある。物流は立地する企業とセットで考えなければならない。
3	目まぐるしく物流を取り巻く環境が変化していくなか、物流の未来を予測するのは難しい。まずは実現可能なモデルを作って、物流に携わる事業者と連携しながら、施策を進めて行くことが必要である。
4	北九州市としても、市の物流を地道に PR していくことが必要である。
●物流インフラに関するご意見	
1	コンテナターミナルで渋滞や待ち時間が発生している。コンテナターミナルを使い易くするための機能強化が必要である。
2	抜港が多いとコンテナターミナルの利用がしにくい。航路誘致や貨物を増やすための取組みが必要である。
3	他県では輸送方法を RORO 船に切り替えた場合に助成を行っている。そのような助成が北九州市でも出来ないか。
4	今後もフェリーの大型化が進んだ場合には、フェリーターミナルに積替えスペースがあると良い。
5	北九州空港の滑走路 3,000 メートル化には期待している。
6	将来的に北九州空港に貨物上屋を整備すること等により、貨物処理能力の向上が必要である。
7	北九州空港では人的資源、物的資源の両面で通関機能が強化されると良い。
8	新規路線・航空会社の誘致が必要である。
9	東九州自動車道の暫定区間を 4 車線化して欲しい。

10	新門司インターチェンジがフル規格化されると、さらに利便性が良くなる。
11	関門トンネルは、事故や定期点検で通行止めとなることが多い。また、災害で関門トンネルと関門橋が通行止めになった際に、物流が完全に止まってしまったことがあった。そのため、関門断面のリダンダンシーが必要である。
12	道路の舗装など、状態が悪い箇所は定期的に補修をしてもらいたい。
13	鉄道貨物は一度に大量輸送できるのが魅力だが、ダイヤが乱れることがあるのがネックになっている。
14	北九州貨物ターミナル駅は敷地が狭く、リフト待ちのための待機時間が発生している。
●物流施設に関するご意見	
1	土地の開発が出来るようになるまで、手続き等に時間を要している。
2	市域内には、大型の倉庫を立地できるような土地が不足している。大型のマルチテナント型倉庫の適地は、一般にインターチェンジ等からアクセスが良いところである。
3	騒音や大型車両の通行を考えると、住宅地に隣接する用地や車両の動線上で住宅地と抵触する用地は、物流施設の用地として不適格である。
4	昨今頻発する災害の状況から、物流拠点を分散する傾向が出て来ている。九州は、東九州道ができたことで、両周りできるようになったことから、北九州市も拠点の候補地になると思っている。
5	今後、更なる物流拠点化を進めるのであれば、大型の倉庫が必要ではないか。
6	市域内で営業倉庫が不足している。また、危険物倉庫や冷蔵・冷凍倉庫も不足している。
7	街なかにおいて、配送用の荷捌きスペースが不足している。街なかで配送用の共同デポがあると良い。
●労働規制強化・人材確保に関するご意見	
1	2024年からトラックドライバーの罰則付き時間外労働規制が始まることから、トラック等による長距離輸送には影響が出て来ると想定される。例えば、九州内の端から端までのトラック輸送などは、難しくなってくると思う。
2	長距離トラック輸送については、途中での乗継ぎを行うことでの対応を考えている。そういった対応が出来ないところでは、トラックでの長距離輸送は今後難しくなるのではないか。
3	トラックドライバーが不足している。求人を出すが、確保も難しい。
4	倉庫業も人手不足な状態である。
5	労働力不足のなか、高齢者や女性など、新たな担い手の創出が必要である。
6	倉庫によっては公共交通のアクセスが悪い場所に立地していることがあり、人が集まらない一因になっている。
7	倉庫で働く方の中には、介護や子育てを抱えている方も多く、倉庫に介護施設や保育施設を整備していくことも検討していかなければならない。
8	企業で10年程度の経験を有する社員を対象に、物流に携わる人材のリカレント教育を考えてはどうか。

●物流の効率化に関するご意見	
1	関西・関東からの下りの荷物に比べて、九州からの上りの荷物が少なく、アンバランスが生じている。
2	物流の効率化や共同輸配送の実施は、輸送の品質向上やドライバーの待遇改善にも繋がる。
3	物流の効率化には、パレット化が必要。パレット自体が不足しており、パレットが循環するシステムが確立していない。
4	ドライバー不足に対応するため、トラックの大型化を進めようとしても、特殊車両通行許可の手続きに時間を要している。
●脱炭素に関するご意見	
1	新門司でこんなにも短期間で新造船の就航が重なるのは珍しい。新門司はモーダルシフトの受け皿になる。
2	CO ₂ の削減のため、ゆくゆくは車両のEV化やFCV化を検討しなければならない。
3	EV・FCV車両の導入には、充電設備や水素ステーションの整備普及が必要である。

2 アンケート調査の結果

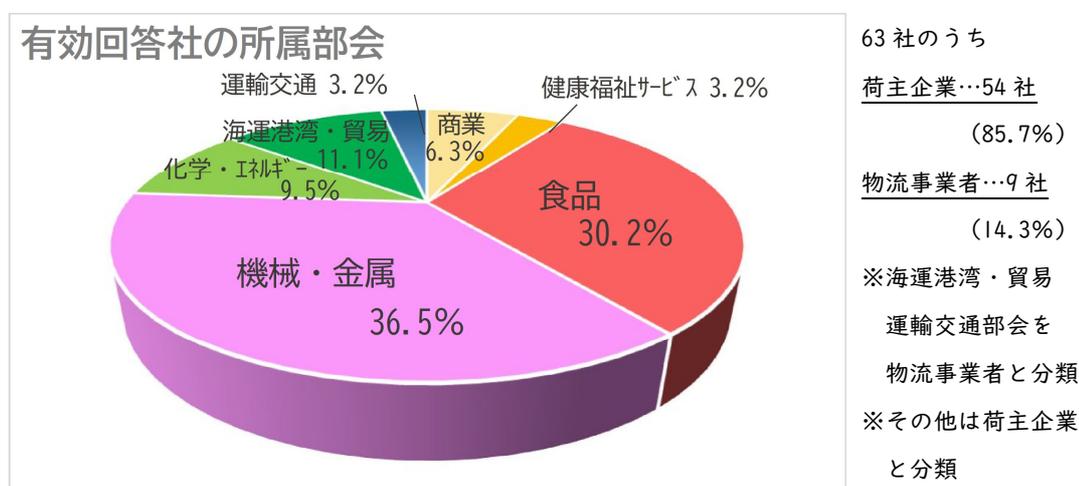
- 上記のヒアリング調査のほかに、北九州商工会議所の協力を得て、同会議所の所属の市内企業にアンケート調査を行いました。
- アンケート調査の結果は、以下のとおりです。

(1) アンケート調査の実施及び回答状況について

- ① アンケート発送日 2021年6月14日
- ② アンケート発送先 各部会から抽出した計178社

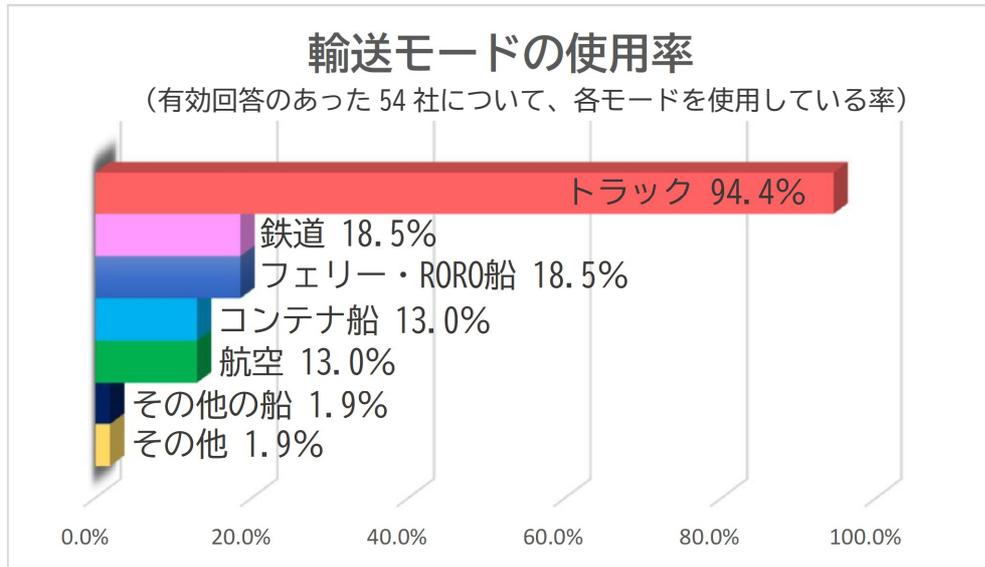
部会名	商業	食品	健康福祉サービス	機械・金属	化学・エネルギー	海運港湾・貿易	運輸交通	合計
発送社数	17社	41社	2社	71社	20社	16社	11社	178社

- ③ 回答社数 64社(うち有効回答63社 回答率35.4%)
- ④ 回答社の内訳 下図のとおり



(2) 使用している輸送モードについて

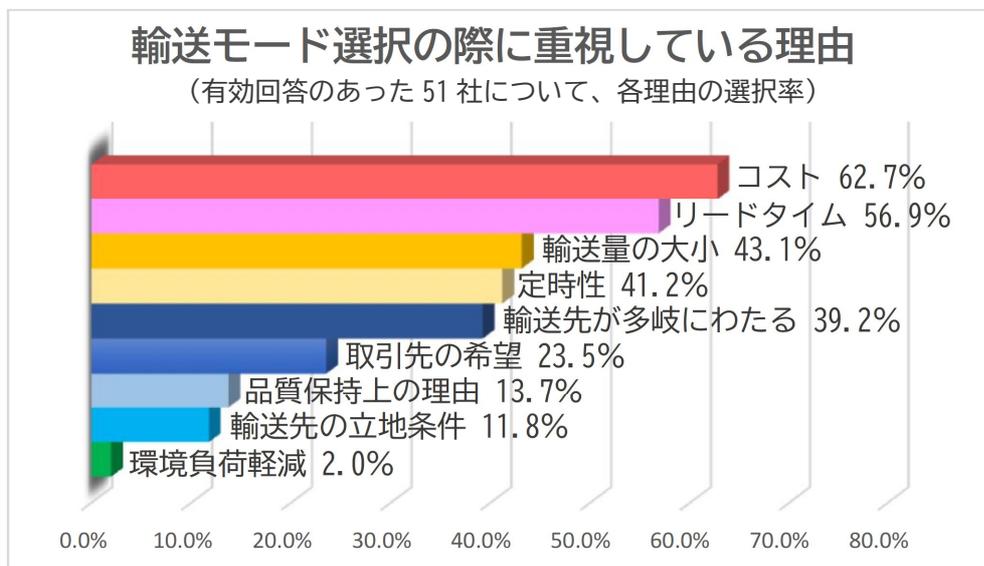
荷主企業について、製品等の輸送に使用している輸送モードを調査した結果は以下のとおりです。有効回答社数は54社、回答のあった輸送モードは87種類で、1社平均1.6種類の輸送モードを使用しているとの回答になっています。



- 上記のグラフのとおり、トラックの使用率が高くなっています。この傾向は、全国的な傾向とも一致しています。
- 一方で、鉄道や港など、本市特有の物流インフラについても、一定の利用が見られます。

(3) 使用している輸送モードの選択理由について

各荷主企業が上記の輸送モードを選択して使用している理由について、調査した結果は以下のとおりです。なお、回答は複数選択可能で、選択した理由には優先順位を付けることとしています。有効回答社数は51社、選択された理由は延べ152項目で、1社平均2.9項目の理由が選択されています。

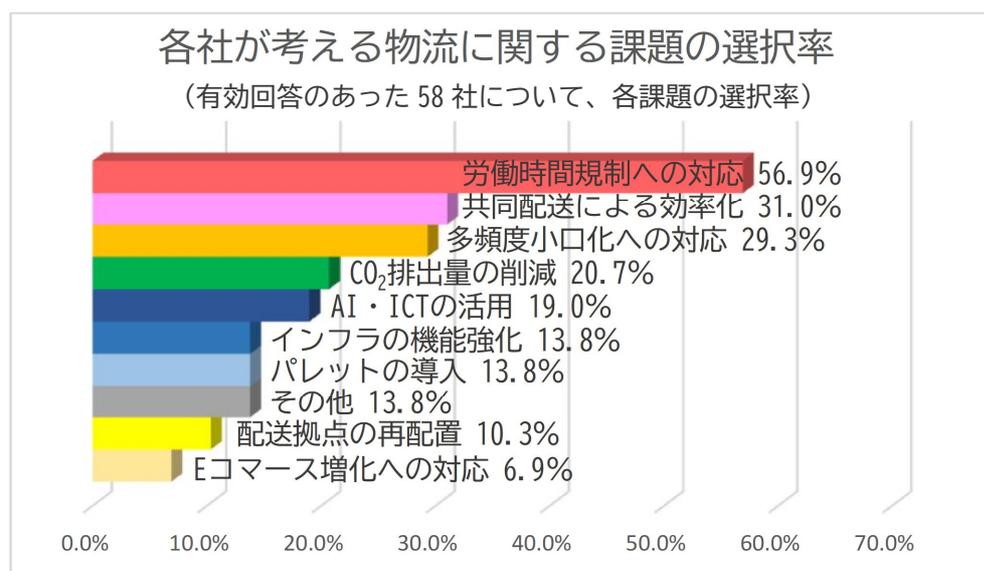


理由	コスト	リード タイム	輸送量 の大小	定時 性	輸送先 多岐	取引先 の希望	品質 保持	輸送先 立地	環境 負荷
選択率 順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9
平均 順位	2.1	2.0	2.8	2.0	2.5	2.4	2.4	3.0	4.0

- 上記のグラフのとおり、「コスト」、「リードタイム」が高い選択率となっています。
- 各理由の優先順位については、「コスト」、「リードタイム」など選択率が高いものがやはり上位に位置付けられている傾向が見られました。その中でも「定時性」は、選択率は第4位ながらも、平均順位は第1位でした。
- 「環境負荷軽減」については、選択率順位も平均順位も最下位となっており、輸送モードの選択において、ウェイトが置かれていない状況が見られます。

(4) 各社が考える物流の課題について

各社が考える物流に関する課題についての調査結果は、以下のとおりです。なお、回答は複数選択可能となっています。有効回答社数は58社、選択された課題は延べ125項目で、1社あたり2.1項目の課題が選択されています。



- 上記のグラフのとおり、「労働時間規制への対応」が圧倒的に高い選択率となっており、2024年にトラックドライバーの時間外労働規制が始まることを喫緊の課題と位置付けている企業が多くあることが分かります。また、「共同配送」や「多頻度小口化への対応」など、労働力不足の中で効率化を図ることを課題としている企業が多くなっています。
- 輸送モードの選択においては、環境負荷の軽減がほとんど考慮されていなかったのに対し、課題としては「CO₂排出量の削減」が4番目に多く選択されています。このことから、CO₂の排出量削減は今後の課題としながらも、モーダルシフトなど現実の対策には至っていない企業が多くあると推察されます。

- 「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。