

物流拠点設置における地域経済活性化 の可能性に関する調査研究

令和6年3月

佐賀市
一般財団法人 地方自治研究機構

物流拠点設置における地域経済活性化 の可能性に関する調査研究

令和6年3月

佐賀市
一般財団法人 地方自治研究機構

はじめに

昨今のわが国の地方行政を取り巻く環境は、少子化に伴う本格的な人口減少・高齢化社会の到来、社会全体のデジタル化の急速な進行、各種災害の激甚化、住民のライフスタイルと価値観の多様化、公共私連携による地域社会の新たな動き、脱炭素化やSDGs等の地球規模の潮流など、これまでとは大きく異なる変化が見られます。

こうした中で、地方公共団体は、自治体DXの推進、人材の育成、経営マネジメントの強化等を図りつつ、住民ニーズを的確に捉え、地域の特性を活かしながら、住民福祉の向上、地域産業の振興、まちづくりの推進、防災対策の強化、自然環境の保全、共生社会の実現等に関する諸課題に、自らの判断と責任において取り組んでいくことが求められています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、個々の団体が抱える課題を取り上げ、当該団体と共同して、全国的な視点と地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は7つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、そのうちの一つの成果を取りまとめたものです。

佐賀市における少子・高齢化の進行による人口構造の変化は、市場の縮小や労働力不足による経済活力の低下を招き、社会生活や地域経済、行政運営への様々な影響が危惧されております。

このため、本調査研究では、佐賀市の物流拠点構想について、現状の分析を行うとともに、企業の経営戦略を踏まえ、佐賀市における物流拠点のあり方の基本的な方向性の調査研究を行い、佐賀市の特性にあった物流拠点の検討に資するものであります。

本研究の企画及び実施に当たりましては、研究委員会の委員長及び委員を始め、関係者の皆様から多くの御指導と御協力をいただきました。

また、本研究は、公益財団法人 地域社会振興財団の助成金を受けて、佐賀市と当機構とが共同で行ったものであり、ここに謝意を表する次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば大変幸いです。

令和6年3月

一般財団法人 地方自治研究機構

理事長 三輪和夫

目次

序章 調査研究の概要	1
1 調査研究の背景と目的	3
2 調査研究の流れと全体像	4
3 調査研究の体制	5
4 調査研究のスケジュール	5
5 本報告書と物流拠点構想（案）の関係	6
第1章 調査研究を取り巻く環境	7
1 佐賀市を取り巻く環境の変化	9
2 南部地域の現状	14
3 物流に関する動向	26
第2章 目指すべき姿	37
1 長距離輸送におけるストックポイント（中継地点）	40
2 地域特産物の飲食・販売施設を兼ねた物流拠点	43
3 半導体関連を含む工業製品の物流拠点	46
4 災害時に貢献できる物流拠点	48
5 2024年問題や環境課題に対応する物流拠点	50
第3章 物流拠点形成に向けた方向性	53
1 物流拠点形成のための条件	56
2 物流拠点形成に向けた方向性	57
第4章 物流拠点の効果	61
1 南部地域への効果（経済活性化、雇用の創出、所得・消費の創出）	63
2 物流産業への効果	63
第5章 おわりに	65
参考資料1 他地域の事例	69
1 盛岡市	71
2 青森県	75

参考資料2 関連企業・有識者へのヒアリング	79
調査研究委員名簿	85

序章 調査研究の概要

序章 調査研究の概要

1 調査研究の背景と目的

佐賀市の人口は、2000年をピークに緩やかに減少を続け、今後も減少していくことが見込まれている。人口減少と相俟って2020年には高齢化率も28.9%に上昇しており、2055年に39.4%とピークを迎え、概ね5人に2人が高齢者となることが予想されている。一方で、年少人口割合（14歳以下）及び生産年齢人口割合（15～64歳）は減少し、生産年齢人口割合は2050年には50%を下回る。また、若年層の福岡都市圏などをはじめとした都市部への転出超過傾向や出生数の減少などに歯止めがかかっているとは言い難く、人口減少と少子・高齢化は依然として深刻な状況である。

また、佐賀市地域経済構造分析調査（2022年）によると、依然として移輸入超過の傾向は続いている。少子・高齢化の進行による人口構造の変化は、市場の縮小や労働力不足による経済活力の低下を招き、地域活動の担い手不足によるコミュニティの弱体化、日常生活に欠かせない交通手段の不足、空き家・空き地の増加による住環境の悪化など、社会生活や地域経済、行政運営への様々な影響が危惧される。

さらに、労働力に関しては、労働時間の上限を規定する2024年問題が多く分野において注目されているが、物流業界では特に大きな影響を及ぼすと目されている。

佐賀市南部地域（以下、南部地域）は、佐賀市内でも人口減少の進む地域であるものの、佐賀空港が立地するとともに、有明海沿岸道路等の交通インフラの整備が進展してきており、交通インフラを有効に活用し、2024年問題に適切に対応する形で地域の活性化を促す可能性があると考えられる。

本調査研究の目的は、上記の背景に起因する諸課題の克服や地域経済の活性化、人口ビジョンに記した将来展望を実現し、活力に満ちた持続可能な地域社会を構築するものである。

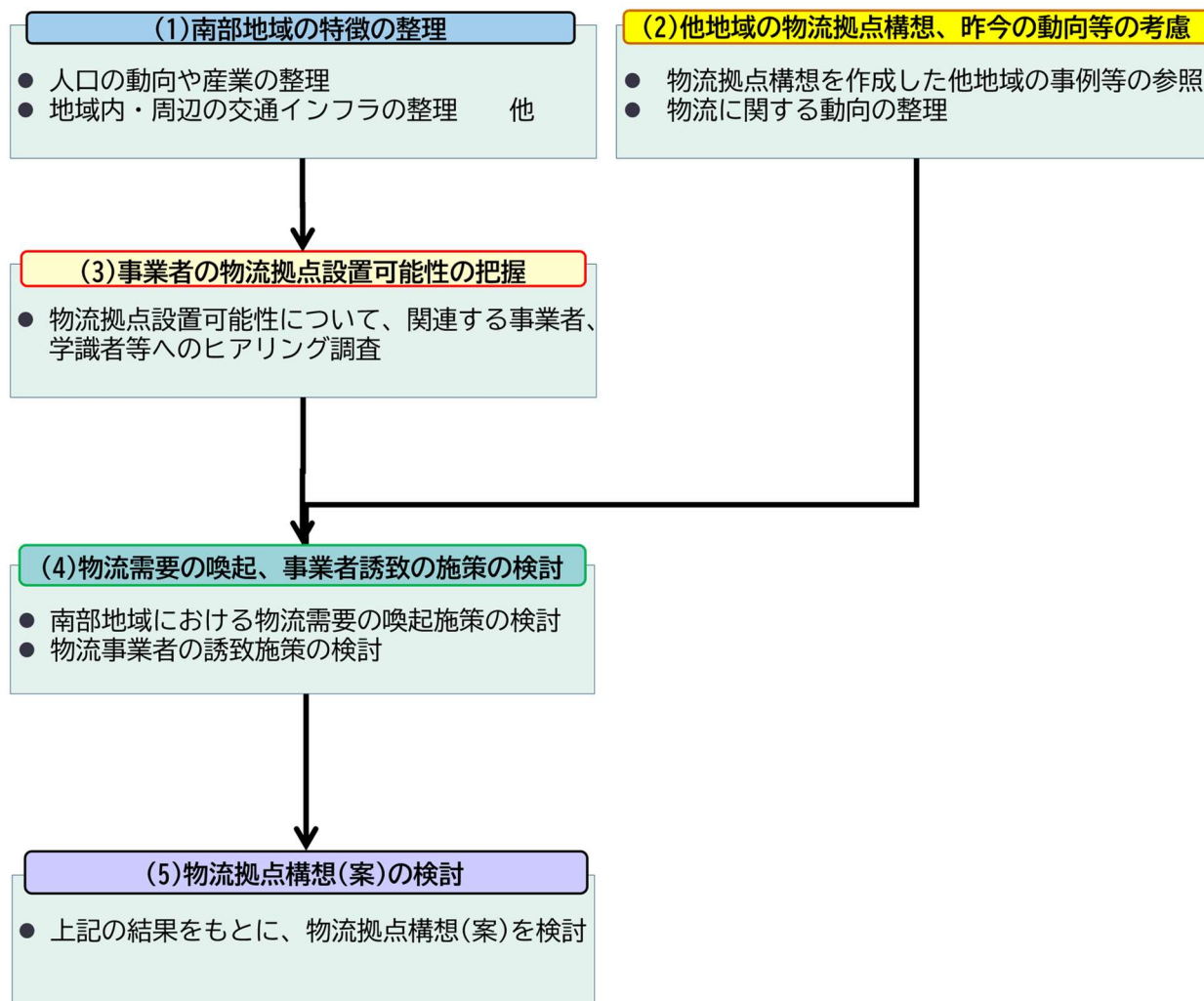
このため、佐賀市の物流拠点構想について、現状の分析を行うとともに、企業の投資意欲を確認し、佐賀市における物流拠点のあり方の基本的な方向性の調査研究を行い、佐賀市の特性にあった物流拠点の検討に資するものである。

本調査研究により、南部地域に物流拠点を形成し、倉庫・物流業や製造業等の企業誘致を行うことで、物流関連施設等の立地件数の増加や雇用の新規創出が期待される。また、物流拠点への民間による投資により、強固な基盤を構築するとともに、地域の資源を活用した産業の振興や地域の活力の向上が見込まれる。さらに、周辺交通網を活用することで、農林水産物や伝統工芸品等の販路拡大が見込まれ、佐賀市や周辺地域への経済波及効果や社会・経済・環境の変化に対応した足腰の強い産業構造の構築の実現が期待できる。

2 調査研究の流れと全体像

本調査研究の流れと全体像は、図表 序-1 に示したとおりである。前述した今回の調査研究の背景と目的に基づき、「南部地域の特徴の整理」「他地域の物流拠点構想、昨今の動向等の考慮」「事業者の物流拠点設置可能性の把握」「物流需要の喚起、事業者誘致の施策の検討」「物流拠点構想(案)の検討」を実施した。

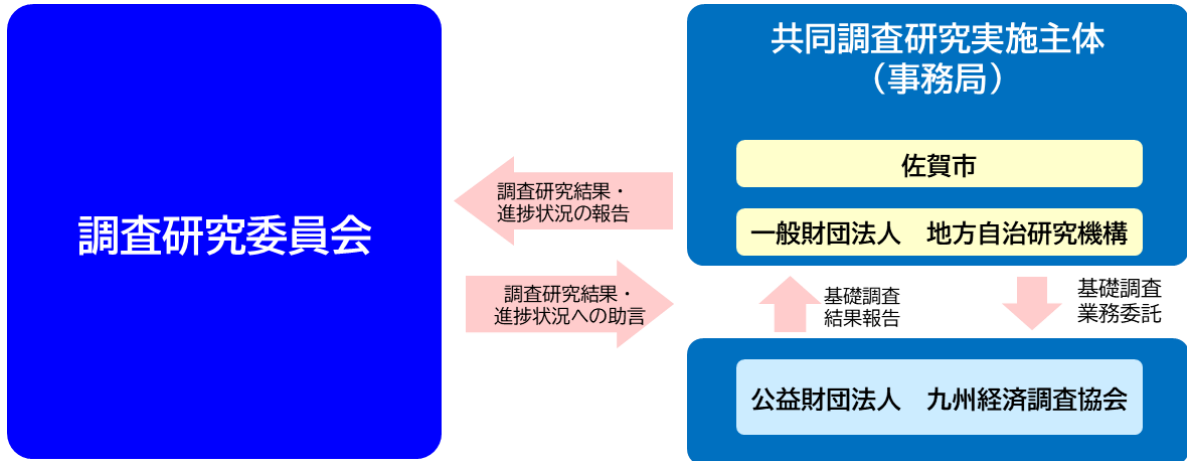
図表 序-1 調査研究の流れ



3 調査研究の体制

本調査研究は、佐賀市（政策推進部）及び一般財団法人地方自治研究機構を実施主体として、調査研究委員会の指導及び助言の下、基礎調査機関として公益財団法人九州経済調査協会の協力を得て実施した。

図表 序-2 調査研究の体制図



4 調査研究のスケジュール

本調査研究は、図表序-1の調査研究の項目を、図表序-3のように実施した。

図表 序-3 調査研究のスケジュール

	2023年										2024年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1)南部地域の特徴の整理	特徴の整理												
(2)他地域の物流拠点構想、昨今の動向等の考慮	他地域の物流拠点構想の事例収集					事例地域のヒアリング							
(3)事業者の物流拠点設置可能性の把握		昨今の動向等の整理					ヒアリング対象の抽出			ヒアリングの実施			
(4)物流需要の喚起、事業者誘致の施策の検討							南部地域における物流需要の喚起施策の検討			物流事業者の誘致に向けた施策の検討			
(5)物流拠点構想(案)の検討							物流拠点構想(案)の検討						
(6)調査研究のとりまとめ作業										報告書(案)作成		報告書作成	
委員会				▲				▲			▲		
事務局会議	▲▲▲	▲	▲▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲				

なお、以下の日程で委員会を開催し議論を行い、共同調査研究を実施した。

【第1回委員会】

日時：令和5年7月6日（木）15時30分から17時00分

場所：佐賀市役所本庁舎2階 庁議室

内容：南部地域の特徴説明、企画書（案）及び物流拠点のイメージの審議

【第2回委員会】

日時：令和5年11月15日（水）10時30分から12時00分

場所：佐賀市役所本庁舎2階 庁議室

内容：ヒアリング調査の結果報告及び物流拠点構想骨子案の審議

【第3回委員会】

日時：令和6年2月1日（木）15時00分から17時00分

場所：佐賀市役所本庁舎2階 庁議室

内容：ヒアリング調査の結果報告、物流拠点構想骨子案及び調査研究報告書案の審議

5 本報告書と物流拠点構想（案）の関係

本報告書の次章から第4章までを南部地域における物流拠点構想（案）の基本的な考え方とする。

第1章 調査研究を取り巻く環境

第1章 調査研究を取り巻く環境

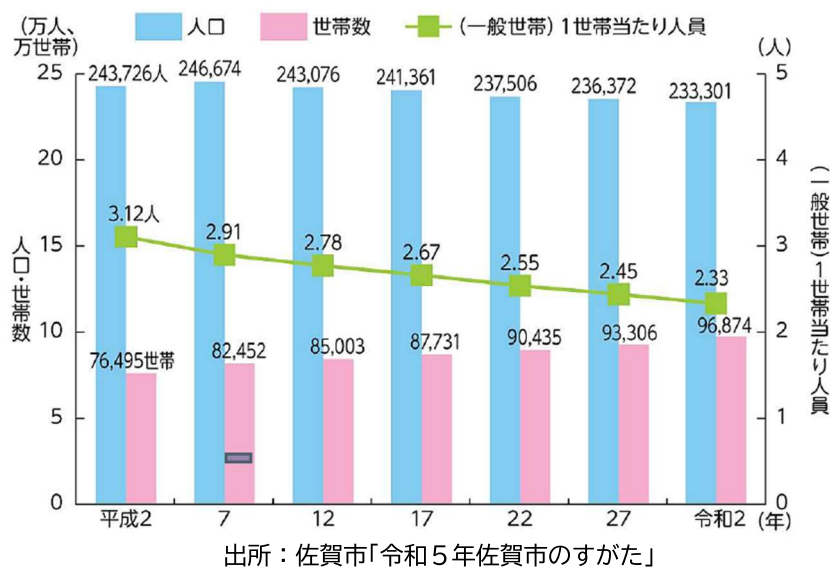
1 佐賀市を取り巻く環境の変化

(1) 人口

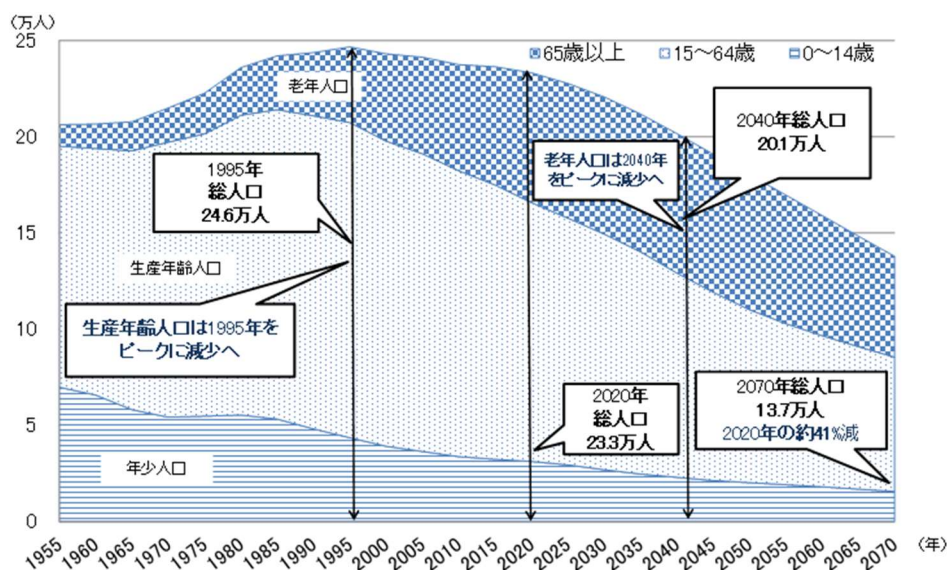
佐賀市の人口は、令和2年（2020年）で233,301人となっており、平成27年（2015年）から1.3%減少している（図表1-1）。将来人口推計では、2045年には20万人を下回り、2070年には13.7万人になると予測されている（図表1-2）。

また、進学・就職を機とした、若年層の転出超過傾向があり、それ以外の年齢層においては転入超過傾向にあるものの、年少人口や生産年齢人口の構成比が低下してきている（図表1-3）。

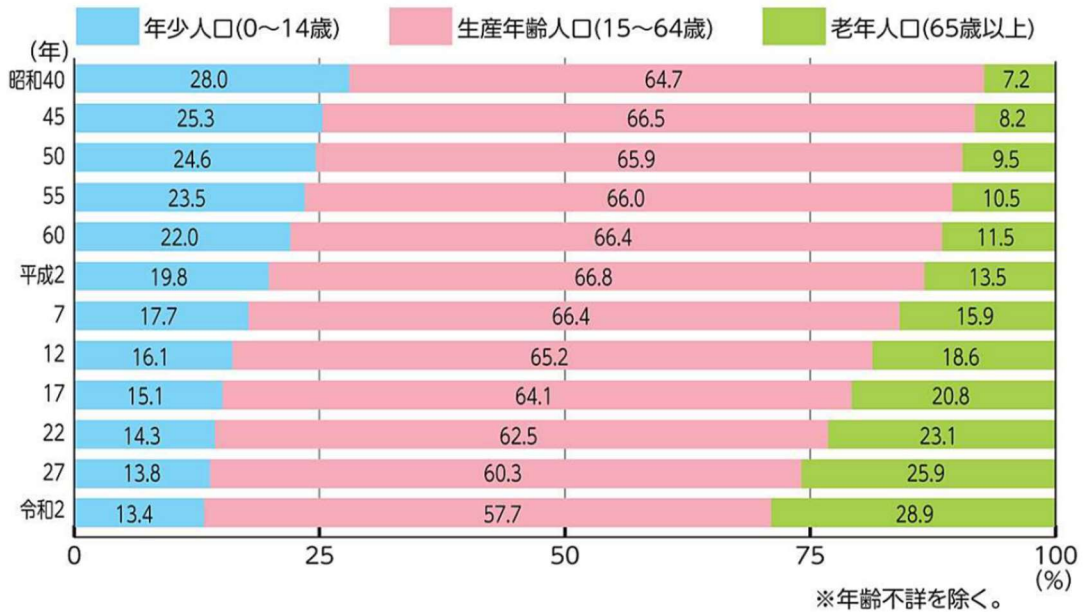
図表 1-1 佐賀市の人口の推移



図表 1-2 佐賀市の総人口、年齢3区分別人口の推移と将来推計



図表 1-3 年齢3区分別割合

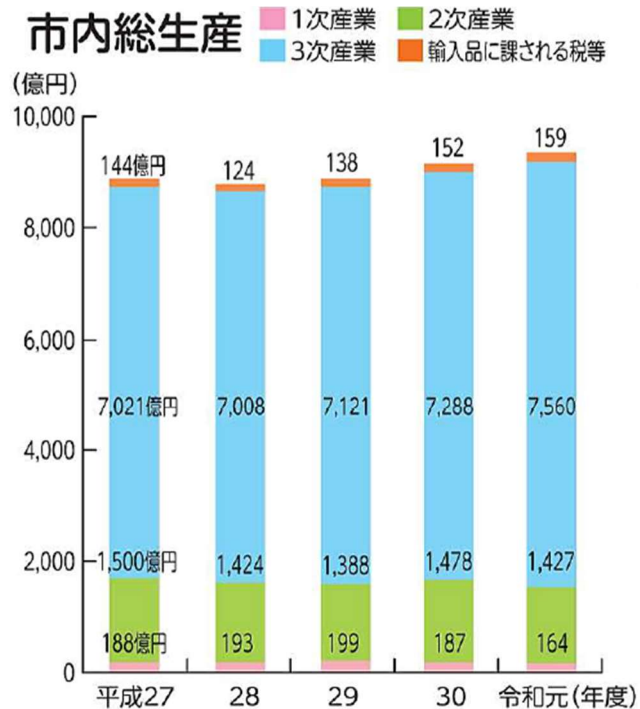


出所：佐賀市「令和5年佐賀市のすがた」

(2) 経済

令和元年度までの市内総生産は増加傾向にあるものの、今後は少子・高齢化に伴う市場の縮小や労働力不足による経済活力の低下が懸念される（図表1-4）。

図表 1-4 佐賀市の市内総生産の推移

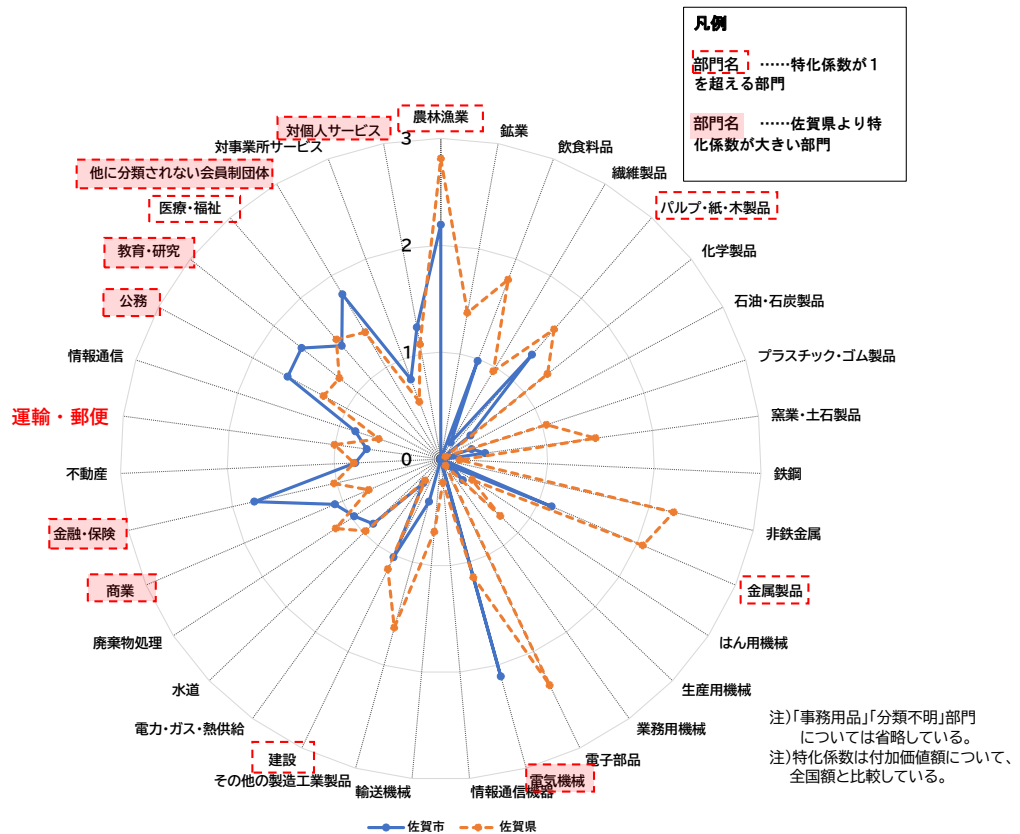


出所：佐賀市「令和5年佐賀市のすがた」

産業特化係数（対全国、粗付加価値額）でみると、1を超えている産業は、「農林漁業」「電気機械」などであり、これらは佐賀市が相対的に強みとしている産業である。

佐賀県と比較すると、「電気機械」「金融・保険」「教育・研究」「他に分類されない会員制団体」「公務」「商業」「対個人サービス」といった部門がより高くなっているのに対し、「運輸・郵便」は低くなっている。

図表 1-5 佐賀市の2015年の産業別特化係数（粗付加価値額ベース）（37部門）



出所：（公財）九州経済調査協会作成

(3) 労働力

佐賀市の15歳以上の就業者数は、平成12年以降は11万人台であるが、減少傾向にある。男性の就業者数は減少傾向にあるが、女性の就業者数は増加傾向にある。

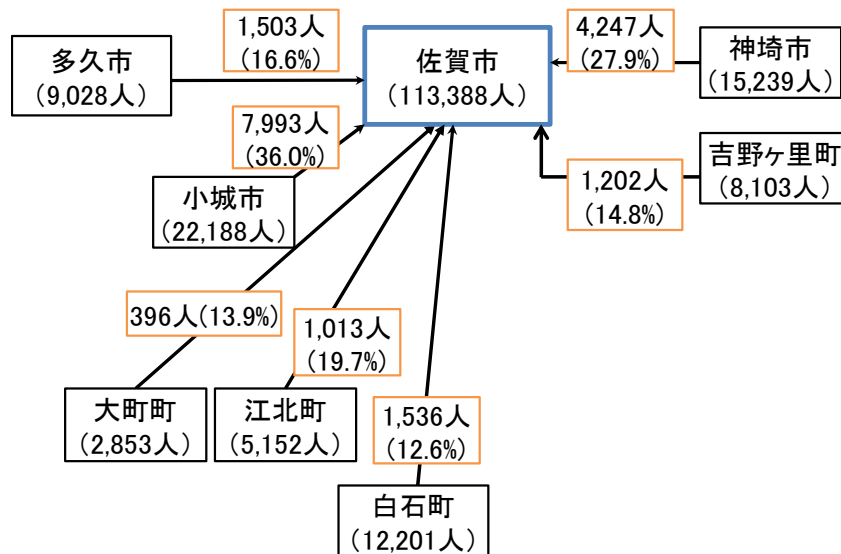
図表 1-6 男女別15歳以上就業者数の推移

産業・男女別	平成12年		平成17年		平成22年		平成27年		令和2年	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
総数	117,476	100	114,711	100	112,380	100	115,222	100	113,388	100.0
男	66,130	56	63,367	55	61,204	54	61,614	53	59,253	52.3
女	51,346	44	51,344	45	51,176	46	53,608	47	54,135	47.7

出所：佐賀市「令和4年版佐賀市統計データ」より作成

次に、常住就業者に注目して、佐賀都市圏¹の周辺市町との関係を見ると、多久市、小城市、神崎市、吉野ヶ里町、大町町、江北町、白石町は常住就業者に占める佐賀市への通勤割合も高い。常住就業者数の実数では多い順に上位3つで、小城市7,993人、神崎市4,247人、白石町1,536人となっている。佐賀市は佐賀市内に居住する常住従業者だけでなく、市外からも通勤者が多く佐賀市の産業を支えている。

図表 1-7 佐賀都市圏の構成（常住就業者）



注：自治体名の下に括弧内数値は常住就業者数
出所：「国勢調査2020(令和2年)」(総務省)

¹ ここでは、常住就業者に占める各都市への通勤者の割合が5%を超える周辺都市をすべて含む範囲を都市圏と定義する。

近年の有効求人倍率をみると、佐賀公共職業安定所管内では2018年度以降の年度集計では有効求人倍率が1を下回っていない。2019年度、2020年度に有効求人倍率が落ち込んでいるが、2021年度、2022年度は上昇している。

図表 1-8 有効求人倍率の推移

年度	佐賀公共職業安定所管内	鳥栖公共職業安定所管内	佐賀県	全国
2018	1.27	1.70	1.32	1.62
2019	1.19	1.59	1.27	1.56
2020	1.08	1.22	1.07	1.10
2021	1.26	1.33	1.26	1.16
2022	1.38	1.34	1.36	1.31
参考) 2023年11月	1.42	1.41	1.37	1.28

※佐賀公共職業安定所管内には、佐賀市、小城市、神埼市、多久市が含まれる。鳥栖公共職業安定所管内は、鳥栖市、神埼郡、三養基郡が含まれる。

出所：ハローワーク佐賀「月報さが」、ハローワーク鳥栖「月報とす」の2023年11月号をもとに作成。

また、物流に関連する職業の求人、求職（2023年11月）の面に着目すると、トラック・バス・自動車運転（フルタイム常用）の求人、求職については、佐賀公共職業安定所管内、鳥栖公共職業安定所管内ともに高く、求人を求職で割った倍率が2.5を超えている。佐賀公共職業安定所管内は2.55で、鳥栖公共職業安定所管内の3.88までは高くないものの、かなり人手不足が深刻な状況にある。

倉庫作業・配達員の求人、求職については、フルタイム常用の倍率は佐賀公共職業安定所管内、鳥栖公共職業安定所管内ともに1を切っている。その一方で、パートタイム常用の倍率は佐賀公共職業安定所管内、鳥栖公共職業安定所管内ともに1を上回っており、佐賀公共職業安定所管内は1.69で、鳥栖公共職業安定所管内は2.71となっている。

図表 1-9 佐賀公共職業安定所管内と鳥栖公共職業安定所管内における求人、求職（2023年11月）

		佐賀公共職業安定所管内			鳥栖公共職業安定所管内		
		全体	トラック・バス・自動車運転	倉庫作業・配達員	全体	トラック・バス・自動車運転	倉庫作業・配達員
フルタイム常用	求人(人)	4,430	268	110	1,762	198	39
	求職(人)	3,690	105	118	1,385	51	55
	倍率	1.20	2.55	0.93	1.27	3.88	0.71
パートタイム常用	求人(人)	2,434	55	86	1,178	13	114
	求職(人)	2,182	37	51	963	17	42
	倍率	1.12	1.49	1.69	1.22	0.76	2.71

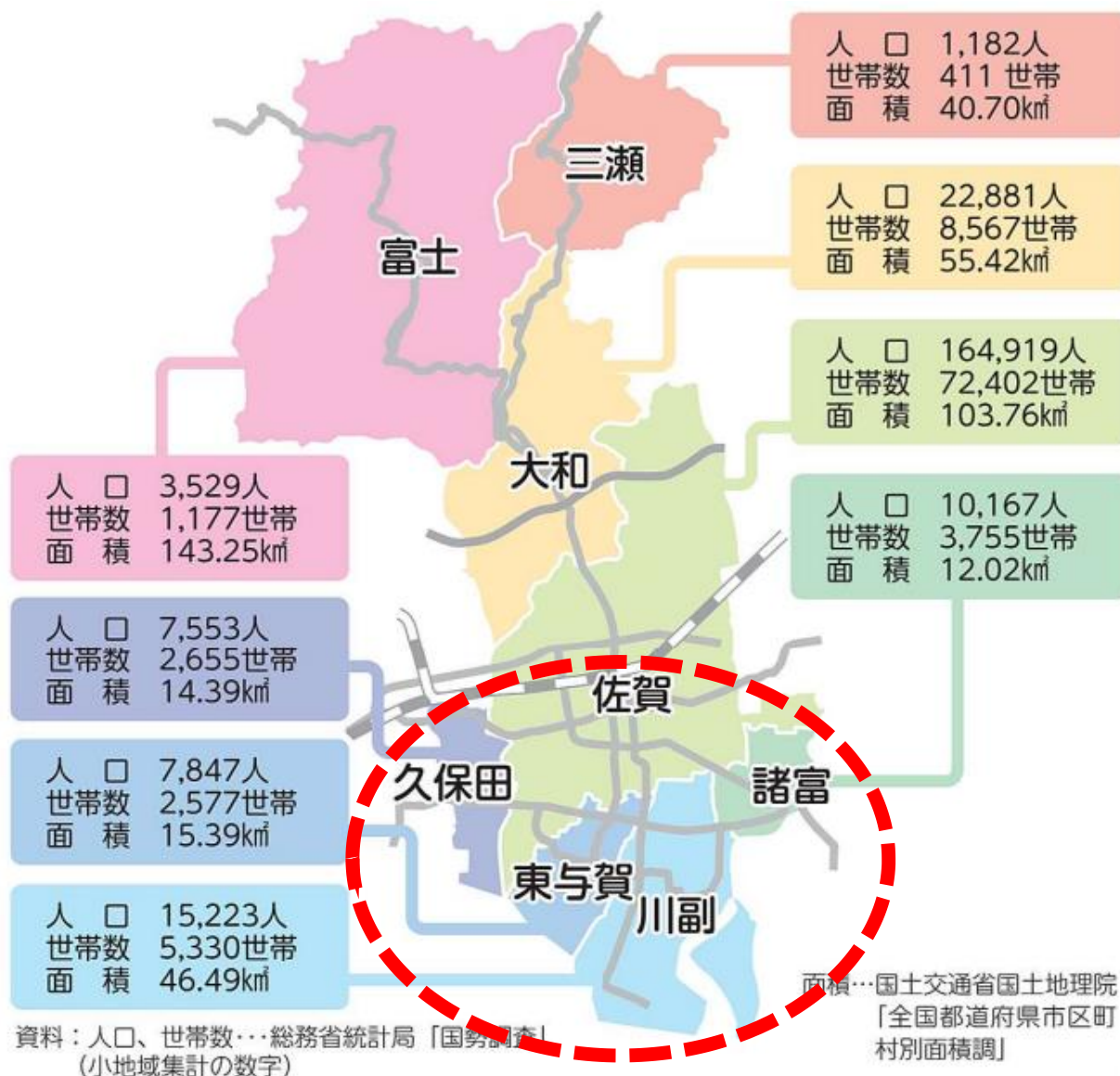
出所：ハローワーク佐賀「月報さが」、ハローワーク鳥栖「月報とす」の2023年11月号をもとに作成。

2 南部地域の現状

(1)人口の動向

諸富町、川副町、東与賀町、久保田町の人口の合計は、令和2年（2020年）で40,790人となっており、佐賀市全体の17.5%である。

図表 1-10 佐賀市南部地域のエリア・人口など



出所：佐賀市「令和5年佐賀市のすがた」

南部地域4町（諸富町、川副町、東与賀町、久保田町）のいずれも人口は減少しており、旧佐賀市や大和町の人口減少が比較的緩やかなのに対し、2070年の2015年比人口減少率は、約6～8割となる。

図表 1-11 旧市町村別の人口の推移

	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060	2065	2070	(単位:人)
													2070年 人口減少率 (2015年比)
旧佐賀市	165,465	164,919	162,475	158,927	153,851	147,734	141,264	134,677	127,973	121,076	113,888	106,714	-35.5%
旧諸富町	10,778	10,167	9,471	8,713	7,916	7,116	6,348	5,642	4,988	4,372	3,797	3,290	-69.5%
旧大和町	21,985	22,881	23,618	24,011	24,167	23,976	23,504	22,865	22,101	21,163	20,185	19,126	-13.0%
旧富士町	3,979	3,529	3,103	2,695	2,301	1,920	1,568	1,262	1,022	836	683	548	-86.2%
旧三瀬村	1,305	1,182	1,029	870	727	603	493	404	325	255	201	155	-88.1%
旧川副町	16,574	15,223	13,797	12,371	10,918	9,504	8,162	6,925	5,814	4,830	3,967	3,225	-80.5%
旧東与賀町	8,222	7,847	7,355	6,826	6,278	5,738	5,200	4,671	4,159	3,671	3,207	2,782	-66.2%
旧久保田町	8,064	7,553	6,961	6,353	5,730	5,127	4,534	3,960	3,426	2,932	2,475	2,066	-74.4%

出所：九州経済調査協会作成

(2) 地理的現状

鉄道貨物駅の最西端である『JR 鍋島駅』と、航空輸送の拠点としての発展が見込まれる『佐賀空港』の中間に位置する。

また、南部地域は、西九州地方の中心に位置し、九州の船舶輸送の拠点である『新門司港』や『大分港』へは約2～3時間の移動時間である。首都圏、関西圏にはフェリー・RORO船を活用した輸送が可能である。

さらに、半導体関連企業の進出が相次ぐ熊本県と近接している。

図表 1-12 南部地域から主要港への所要時間や活用できるフェリー・RORO船

発港	所要時間	発			着			備考
		運行会社・船舶など	時刻	曜日など	着港/着駅	時刻		
新門司港	2:02	東京九州フェリー(株)	23:55	毎日運航	横須賀港	翌20:45		
		㈱名門大洋フェリー	17:00	毎日運航	大阪南港	翌05:30		
		㈱名門大洋フェリー	19:50	毎日運航	大阪南港	翌08:30		
		阪九フェリー(株)	17:30	毎日運航	泉大津港	翌06:00		
		阪九フェリー(株)	18:40	日～木発	神戸港	翌07:10		
		阪九フェリー(株)	20:00	金・土発	神戸港	翌08:30		
博多港	1:17	日通 東京-九州・瀬戸内航路(RORO船)	18:00	水金月発	東京	翌々05:50	金発は月着	
		日通 東京-九州・瀬戸内航路(RORO船)	18:00	木土火発	東京	翌々05:50	金発は月着	
別府港	2:19	㈱フェリーさんふらわあ	18:45	日～木発	大阪南港	翌06:35		
		㈱フェリーさんふらわあ	19:35	金・土発	大阪南港	翌07:35		
大分港	2:23	日通 東京-九州・瀬戸内航路(RORO船)	6:00	日水金発 (前日18時博多発)	東京	翌05:50		
		㈱フェリーさんふらわあ	19:20	日～木発	神戸港	翌06:40		
		㈱フェリーさんふらわあ	19:30	金・土発	神戸港	翌07:55		

新門司港、博多港、別府港、大分港の所有時間は有明海沿岸道路(仮)空港西 ICあたりからの時間(長崎自動車道佐賀大和ICから高速道路利用)。
緑色は首都圏向け、水色は関西圏向け。

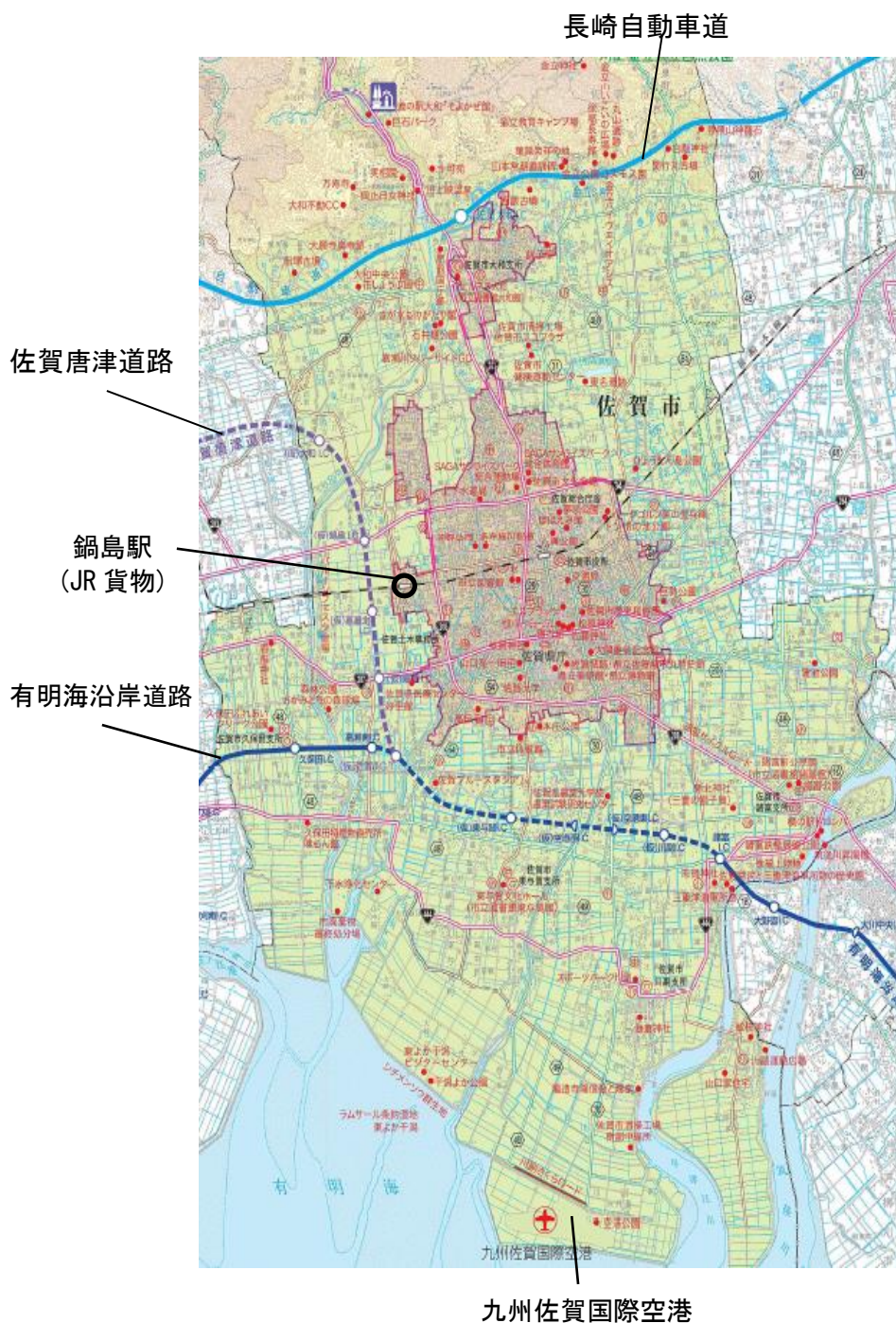
出所：フェリー会社等の時刻表をもとに作成

(3) 交通インフラの現状

佐賀市には、物流に活用できる交通インフラとしては、道路、空港、貨物鉄道が存在する。

高速道路は、北部に長崎自動車道が整備されている。南部地域では、現在、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路の整備が進められている。また、川副町の有明海沿いには首都圏や東アジアを結ぶ九州佐賀国際空港（以下、佐賀空港）が存在している。さらに、日本の鉄道貨物駅では最西端に位置する JR 貨物の鍋島駅が近接している。

図表 1-13 佐賀市における交通インフラ



出所：佐賀市「佐賀市のすがた」をもとに作成

ア 道路

道路インフラとして、大牟田市から佐賀市などを通して鹿島市をつなぐ、有明海沿岸道路が整備されつつある。同道路は沿線の交通渋滞の解消、観光等交流拡大に寄与している。なお、佐賀市区間においては、諸富 IC～嘉瀬南 IC が未整備となっている。

また、佐賀市と唐津市を結ぶ地域高規格道路である佐賀唐津道路も現在整備中であり、多久市～小城市の一部区間は開通している。

よって、有明海沿岸道路と佐賀唐津道路の早期の全線開通の実現が望まれる。

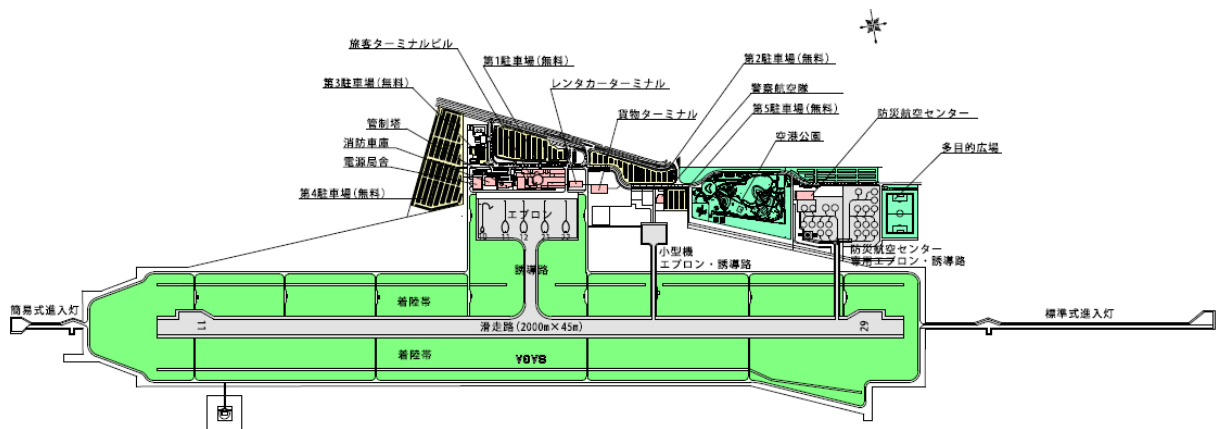
また、円滑な流通網を構築するためには、併せて有明海沿岸道路と長崎自動車道との接続環境の整備が必要となる。

イ 空港

川副町の有明海沿いには、首都圏や東アジアを結ぶ佐賀空港が存在している。また、佐賀空港に隣接して、佐賀県防災航空センターが設置されている。さらに、陸上自衛隊佐賀駐屯地（仮称）が整備される予定となっている。

佐賀空港では、2,000m×45mの滑走路が1本供用されており、運用時間は午前6時30分から深夜0時までの17.5時間である。国内便は全日本空輸の羽田便が1日5往復運航している。なお、貨物便は、2004年から2019年まで就航していたが、物流環境の変化により輸送量が減少したため運休となり、現在も就航していない。国際便では、上海便、ソウル便、台北便が運行されている。

図表 1-14 九州佐賀国際空港全体平面図



出所：佐賀県ホームページ

図表 1-15 佐賀空港と関連インフラの関係



- 佐賀空港までのアクセス**
- ①有明海沿岸道路（諸富IC/嘉瀬南IC）…約15分
 - ②長崎自動車道（佐賀大和IC）…約40分
 - ③福岡空港…約1時間15分（高速道路経由）
 - ④鳥栖市…約1時間
 - ⑤佐賀唐津道路（多久原IC）…約45分

出所：佐賀市ホームページ等より作成

佐賀空港の貨物取扱量は非常に少なく、特に羽田発便（佐賀着便）については極めて少ない。佐賀空港周辺地域の物流需要が福岡空港に奪われている可能性が高いことが原因として考えられる。福岡空港は路線・便数が多いという航空面での優位性に加え、九州自動車道等の高速道路網を有効活用し、低コストで効率的なトラック輸送が確立されている。

図表 1-16 佐賀空港と近隣空港の羽田発着貨物量等の比較

		佐賀	福岡	北九州	長崎	熊本	大分
羽田発	貨物量(単位:t)	4.3	46,114.7	578.5	1,263.4	2,929.6	1,099.7
	運航回数(単位:回)	1,748	20,466	4,405	5,018	6,426	4,972
	貨物量の佐賀空港との比	1.0	10,625.5	133.3	291.1	675.0	253.4
	運航回数の佐賀空港との比	1.0	11.7	2.5	2.9	3.7	2.8
	一運航あたりの貨物量(単位:kg/回)	2.5	2,253.2	131.3	251.8	455.9	221.2
羽田着	貨物量(単位:t)	493.7	57,388.9	1,348.2	2,298.8	4,188.5	2,471.5
	運航回数(単位:回)	1,746	20,451	4,402	5,015	6,424	4,966
	貨物量の佐賀空港との比	1.0	116.2	2.7	4.7	8.5	5.0
	運航回数の佐賀空港との比	1.0	11.7	2.5	2.9	3.7	2.8
	一運航あたりの貨物量(単位:kg/回)	282.7	2,806.2	306.3	458.4	652.0	497.7
貨物量（羽田発/羽田着の比）		0.0088	0.8035	0.4291	0.5496	0.6994	0.4449

出所：国土交通省「航空輸送統計調査」より作成

しかし、福岡空港は混雑空港に指定されており、門限の問題も発生しているため、福岡空港を補完できる空港として、門限に近い時間帯の需要を取り込む可能性は考えられる。

佐賀空港における貨物の需要を喚起するために、滑走路の延長に伴う機材の大型化による貨物搭載量の増加や、貨物便の就航といった必要なサービスの導入が求められる。

ウ 貨物鉄道

佐賀市内には、日本の鉄道貨物駅では最西端に位置する鍋島駅が存在し、図表 1-17 のように貨物列車が運行されている。

図表 1-17 鍋島駅からの貨物列車の運行

		発		着	
発駅	駅までの 所要時間	列車	時刻	着駅	時刻
鍋島駅	約 18 分	列車番号:1086~5074	21:02	横浜羽沢駅	翌 21:24
		列車番号:1054~1052	21:27	越谷貨物ターミナル駅	翌々0:15
		列車番号:1086~84	21:02	大阪貨物ターミナル駅	翌 17:29
		列車番号:1086~5088	21:02	吹田貨物ターミナル駅	翌 18:41

鍋島駅までの所要時間は有明海沿岸道路(仮)空港西 IC 付近からの時間。

出所：JR 貨物「コンテナ時刻表 (2023. 3. 18 ダイヤ改正)」

鍋島駅周辺には物流や加工を中心に農産品に関連する既存の施設があるため、貨物輸送の需要が存在する。

図表 1-18 鍋島貨物駅周辺の物流関連施設



出所：Google Map

図表 1-19 九州主要貨物駅の貨物取扱量

【令和2年度】

(単位:トン)

順位	駅名	発送	到着	計
1	福岡貨物ターミナル駅	614,479 (614,479)	1,540,975 (1,540,975)	2,155,454 (2,155,454)
2	北九州貨物ターミナル駅	407,247 (407,247)	504,361 (504,361)	911,608 (911,608)
3	鳥栖貨物ターミナル駅	129,970 (129,970)	340,344 (340,344)	470,314 (470,314)
4	熊本駅	127,662 (127,662)	191,153 (191,153)	318,815 (318,815)
5	鍋島駅	124,649 (124,649)	84,090 (84,090)	208,739 (208,739)
6	鹿児島貨物ターミナル	65,764 (65,764)	119,084 (119,084)	184,848 (184,848)
7	西大分駅	65,694 (65,694)	63,505 (63,505)	129,199 (129,199)
8	八代駅	79,702 (79,702)	24,972 (24,972)	104,674 (104,674)
9	都城ORS	43,801 (43,801)	27,084 (27,084)	70,885 (70,885)
10	川内駅	53,124 (53,124)	6,167 (6,167)	59,291 (59,291)

資料:九州運輸局自動車交通部貨物課

※1. 取扱量の多いものから10駅を記載。

2. ()書きは、コンテナ扱いで内数。

出所:九州運輸局自動車交通部貨物課

しかし、鍋島駅にはトップリフター等の設備が不十分なことから、図表1-20で示されているように、20フィート超過の大型のコンテナを取扱できない状況にある。

図表 1-20 九州主要貨物駅における大型コンテナの取扱

駅名	大型コンテナの取扱			
	20ftコンテナ	20ftコンテナ 総重量24t	30ftコンテナ	40ft ISO規格 コンテナ
北九州貨物ターミナル	○	○	○	○
福岡貨物ターミナル	○	○	○	○
鳥栖貨物ターミナル	○	○	○	×
鍋島	×	×	×	×
熊本	○	○	○	×

出所:JR貨物ホームページ

よって、南部地域における一層の物流需要を喚起するためには、20 フィート超過の大型のコンテナに対応できるようなトップリフター等の導入や、冷凍・冷蔵に対応した輸送に対応できる体制の構築が必要である。

(4) 産業の現状

物流拠点を形成するには、トラックなどの運輸事業者にとっての物流需要が十分にあることが必要である。

ア 工業

2019 年の製造品出荷額等は、諸富町は 354 億円、久保田町は 296 億円であった。その額が佐賀市全体に占める割合は、諸富町は 11.4%、久保田町は 9.5%であった。

これに対し、川副町、東与賀町の製造品出荷額等はそれぞれ 27 億円、22 億円で、佐賀市全体に占める割合はどちらも 1%を下回っている。

よって、諸富町、久保田町を除くと、製造品に関連する物流需要はあまり大きくないと考えられる。

図表 1-21 旧市町別の従業員4人以上の事務所の製造品出荷額等の推移（単位：億円、%）

		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
佐賀市	製造品出荷額等	2,709	2,786	2,865	2,963	3,117
諸富町	製造品出荷額等	109	353	324	350	354
	佐賀市全体に占める割合	4.0	12.7	11.3	11.8	11.4
川副町	製造品出荷額等	29	31	28	28	27
	佐賀市全体に占める割合	1.1	1.1	1.0	1.0	0.9
東与賀町	製造品出荷額等	29	23	23	21	22
	佐賀市全体に占める割合	1.1	0.8	0.8	0.7	0.7
久保田町	製造品出荷額等	63	250	266	286	296
	佐賀市全体に占める割合	2.3	9.0	9.3	9.6	9.5
旧佐賀市	製造品出荷額等	1,799	1,946	2,038	2,100	2,238
	佐賀市全体に占める割合	66.4	69.8	71.1	70.9	71.8

出所：佐賀市「令和4年版佐賀市統計データ」より作成

イ 商業

2016年の年間商品販売額は、諸富町は147億円、川副町は153億円、東与賀町は45億円、久保田町は138億円であった。その額の佐賀市全体に占める割合は、諸富町は4.9%、川副町は5.1%、東与賀町は1.5%、久保田町は4.6%で、いずれも6%を下回っていた。

よって、商業の商品販売に関連する物流需要はあまり大きくないと考えられる。

図表 1-22 旧市町別の年間商品販売額（2016年）（単位：億円、%）

		商業		
		卸売業	小売業	
佐賀市全体	年間商品販売額	3,019	1,383	1,628
諸富町	年間商品販売額	147	92	55
	佐賀市全体に占める割合	4.9	6.6	3.4
川副町	年間商品販売額	153	45	107
	佐賀市全体に占める割合	5.1	3.3	6.6
東与賀町	年間商品販売額	45	18	27
	佐賀市全体に占める割合	1.5	1.3	1.7
久保田町	年間商品販売額	138	83	55
	佐賀市全体に占める割合	4.6	6.0	3.4
旧佐賀市	年間商品販売額	2,364	1,083	1,281
	佐賀市全体に占める割合	78.3	78.3	78.7

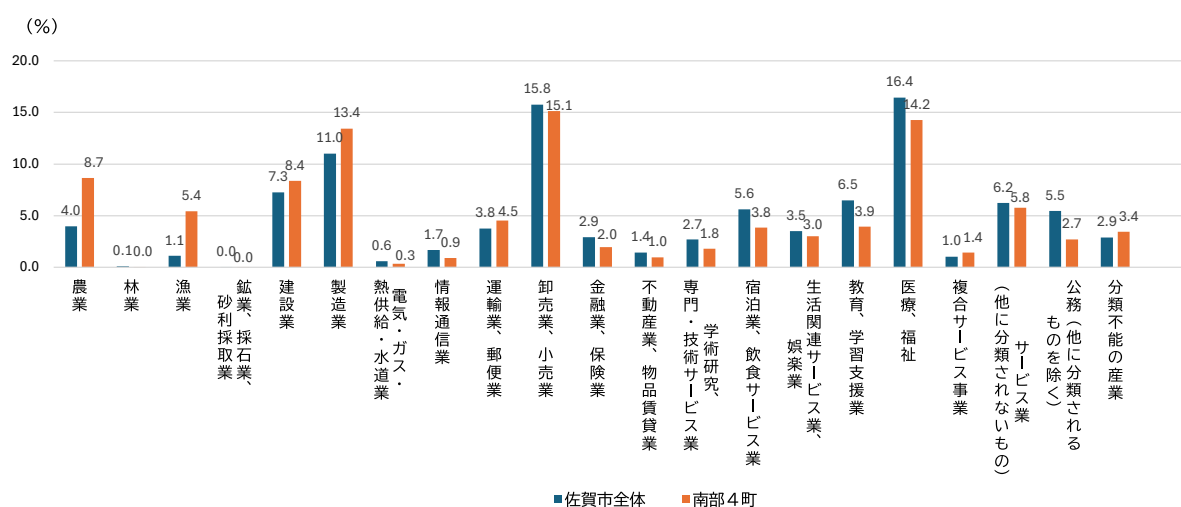
出所：佐賀市「令和4年版佐賀市統計データ」より作成

ウ 農水産業

南部地域は、平坦な土地が広がっており、多くの優良な農地が含まれている。そのため、多種の農産品の生産地となっている。よって、佐賀市全体より農業への就業者の割合が高く(8.7%)、特に稲作、麦作が盛んである。

また、有明海に隣接しており、水産業の就業者の割合も高い(5.4%)。のりの養殖が盛んであり、エツやワラスボ、ムツゴロウといった有明海特有の海産物の生産地でもある。特に、佐賀県はのりの生産額が日本一であり、有明海はのりの主力漁場である。

図表 1-23 国勢調査就業状態等基本調査による産業別就業者割合



出所：総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」より作成

注：数値が0.0%の産業は就業者が極めて少なく、全体に占める割合が0.1%未満の産業である

農産品の物流に関しては、現在、長距離を小ロットで輸送している作物を中心に、ストックポイント（中継地点）を形成しようとする動きが見られ、今後は、ストックポイント（中継地点）における取扱量が増加することが期待される。

したがって、南部地域では、農水産業に関連する物流需要は一定量あるものの、工業や商業に関連する物流需要は大きなものではないことから、運輸事業者の南部地域への進出意欲を高めるために、物流需要を喚起する必要がある。（例：企業立地の促進やストックポイント（中継地点）の推進）

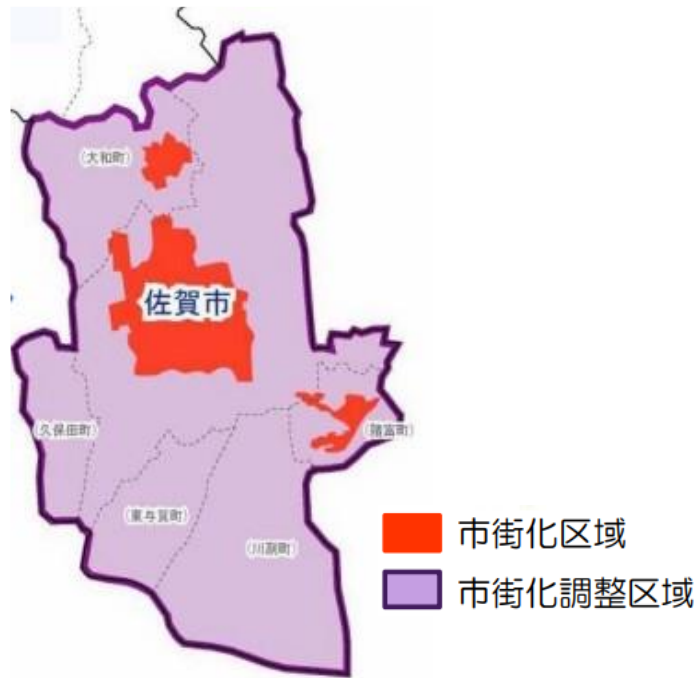
また、物流拠点の形成や運用に当たっては、万全の排水対策等の必要な措置を講じ、周辺の農地や有明海の環境に影響を与えないよう十分配慮する必要がある。

(5) 用地の現状

物流拠点を設定するには倉庫等の施設の建設に適した用地が必要となるが、南部地域は、既存の建物が存在しない平坦な土地が広がっており、まとまった用地の確保が可能である。

しかし、南部地域は市街化調整区域が多く占めていることから、土地の開発については、法規制への対応が必要である。

図表 1-24 佐賀市における都市計画



出所：佐賀市ホームページ

また、重量のある建物を建設する場合には、沈下の懸念がある軟弱な地盤のエリアが存在している。

よって、企業の南部地域への進出する意欲を喚起するためには、倉庫や工場の建設を進めにくい土地利用に関する規制や建設費用が増加する軟弱地盤への対応を講じる必要がある。

3 物流に関する動向

(1) 2024 年問題

働き方改革関連法²は 2019 年 4 月 1 日から順次施行されている。建設業や運輸業を除き、2019 年 4 月から大企業、2020 年 4 月から中小企業が対象となり、残業時間の上限を原則として月 45 時間・年 360 時間と定めている。また、臨時的な特別の事情があつて労使が合意する場合でも、年 720 時間以内、複数月平均 80 時間以内（休日労働を含む）、月 100 時間未満（休日労働を含む）を超えることはできない。

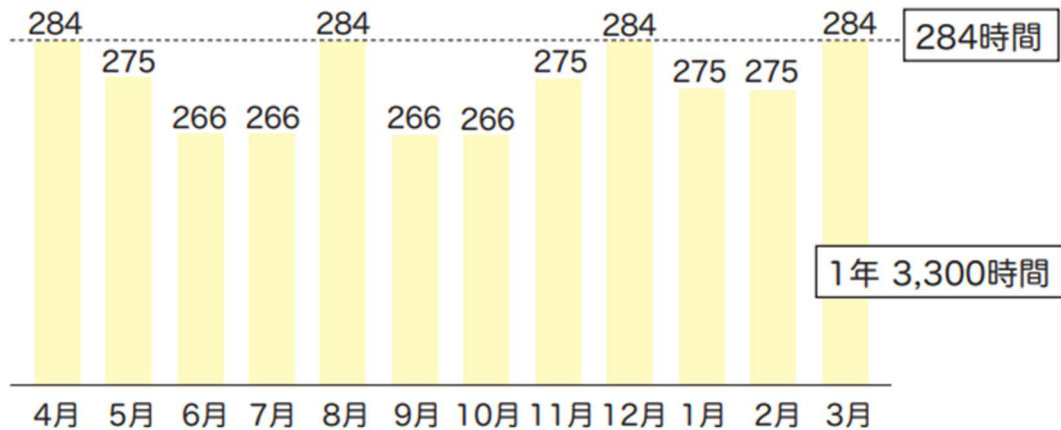
「自動車運転の業務」は、このような時間外労働の上限規制と実態に乖離が大きいことから、5 年の猶予期間が設けられ、2024 年 4 月からの施行となる。他の業務と同様、時間外労働の上限について、月 45 時間、年 360 時間を原則とする。一方、臨時的な特別な事情がある場合については、年 960 時間（休日労働を含まない）を限度とする点で他業種と異なる。

この点において、現段階では「自動車運転の業務」は他業種より 240 時間多い上限を設けられているが、今後、「将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定する」とされており、「自動車運転の業務」の年間の時間外労働時間の上限が 720 時間に変更になる可能性について含みが持たされている。

また、「自動車運転の業務」の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等についても基準が定められている。拘束時間とは、始業から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠を含む）の合計時間のことを指す。1 カ月の拘束時間は原則として 284 時間が限度であり、1 年のうち 6 カ月までは、これを 310 時間まで延長することができる。（図表 1-25）1 日の拘束時間は 13 時間以内を基本とし、延長する場合にも 15 時間が限度であり、14 時間超は週 2 回までが目安となる。なお、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、1 週について 2 回に限り、1 日の拘束時間を 16 時間まで延長することができる。また、1 日の休息時間は継続 9 時間以上が必要となる。（図表 1-26）

² 厚生労働省 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」について
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322_00001.html

図表 1-25 1年及び1カ月の拘束時間



- ・ 1か月の拘束時間を全て上限値(284時間×12か月)とすると1年の総拘束時間が3,300時間を超えるため、改善基準告示違反になります。

出所：厚生労働省「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

図表 1-26 1週における1日の拘束時間延長の回数



・ 1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の1回のみで、1週について2回までの目安を満たしています。

出所：厚生労働省「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

1日あたりの拘束時間、休息時間の基準によって、今後、トラックドライバーが1日に走行可能な距離に制約が生じる。SOMPO インスティテュート・プラスによれば、トラックドライバーの拘束可能時間、また、荷役や点検・点呼等の時間を考慮すると、一日に約 600 km、片道 300 kmが限度であると言われており、今後、輸送が不可能な地域が生じる懸念がある。

この働き方改革関連法の施行により、大きく3つ、物流ビジネスは課題を抱えることになると言われている（図表1-27）。

1つ目は、トラックドライバーの労働時間が減少することで、トラックドライバーの収入もまた減少することである。物流ビジネスはこれまで、労働集約型産業として成長を遂げてきたが、売上原資であるトラックドライバーの労働時間が減少すれば、それに比例して売上も減少し、結果として、トラックドライバーの収入が減少することが考えられる。これによって、既存のトラックドライバーの他業種への転職、新規の担い手の減少が喚起され、人手不足がますます深刻になることが予測される。

2つ目は、トラック輸送リソースが減少することで、流通のコストが増加することである。トラックドライバーの労働時間の減少はトラックの総稼働時間の減少に直結する。これによる売上減を避けるため、物流事業者は輸送の単価を値上げされることが想定され、様々なモノのトータルコストが上昇する懸念がある。

3つ目は、輸送可能量が減少することによって様々なモノが運べなくなる、作れなくなるという問題である。流通事業者からみた場合、貨物の大きさや性質によって運送に手間がかかる貨物、時間を要する貨物が存在するのは確かである。働き方改革関連法の施行によって輸送リソースが減少すると、運送会社が運送可能な貨物を選定する動きが顕著になる可能性がある。その中で、運送が敬遠される貨物が完成品であればモノが運べなくなり、部品や原材料であればモノが作れなくなるという問題が生じるおそれがある。

図表 1-27 物流の2024年問題がもたらす課題と影響

	課題	影響
1	トラックドライバーの労働時間の減少	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流事業者の売上の減少 ・ トラックドライバーの収入減少 ・ トラックドライバーの他業界への流出
2	トラック輸送リソースの減少	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラックの稼働時間の減少 ・ 物流事業者の売上の減少 ・ 物流コストの増加
3	モノが運べなくなる・作れなくなる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物の性質や輸送条件により、流通事業者から敬遠される貨物が増加するおそれ

出所：(公財)九州経済調査協会作成

3つ目の課題、輸送可能量の減少について、野村総合研究所³は地域別に将来推計を実施している。これによれば、2030年には2015年比で全国の約35%の荷物が運べなくなり、東北、四国といった地方部ではその割合が40%を超える懸念がある（図表1-28）。九州においても、輸送需要に対する供給の割合は、2025年には2015年比▲31%、2030年には同▲39%になると推計されている。

この輸送需要を満たせなくなる問題に関し、有効な方策の一つとなるのが共同配送の取組である。現状、営業用トラックの積載効率は40%未満に低迷していると言われており、この積載効率を向上させることは、労働力不足への対策、労働生産性を引き上げる効果が期待される。共同配送は、行先が同じ複数の荷主企業の荷物を同じトラックに積み込み、共同で配送を行う仕組みである。2014年に国土交通省が「共同配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」を開催するなどすでに様々な取組が実施されている。

九州においては、例えば、イオン九州など小売企業13社の物流の共同化の取組である「九州物流研究会」⁴が存在する。これは、複数企業で近接する店舗があれば、同じトラックを使って共同配送する仕組みの構築を検討するもので、重複する配送ルートを削減して物流網を最適化することで輸送時間を短縮するとともに空車で移動する距離を削減し、運転手の負担や燃料費の削減を図っている。

前述の野村総合研究所のレポートによれば、共同配送が促進されることで輸送需要に対する供給の割合は改善し、九州では、トラックの積載効率が55%に達することで2030年における輸送需要に対する供給の割合が2015年比▲39%から▲12%まで改善されるとしている。

差し迫る「物流の2024年問題」の解決のため、地域の共同配送を可能にする物流の集約拠点の整備は急務であると言える。

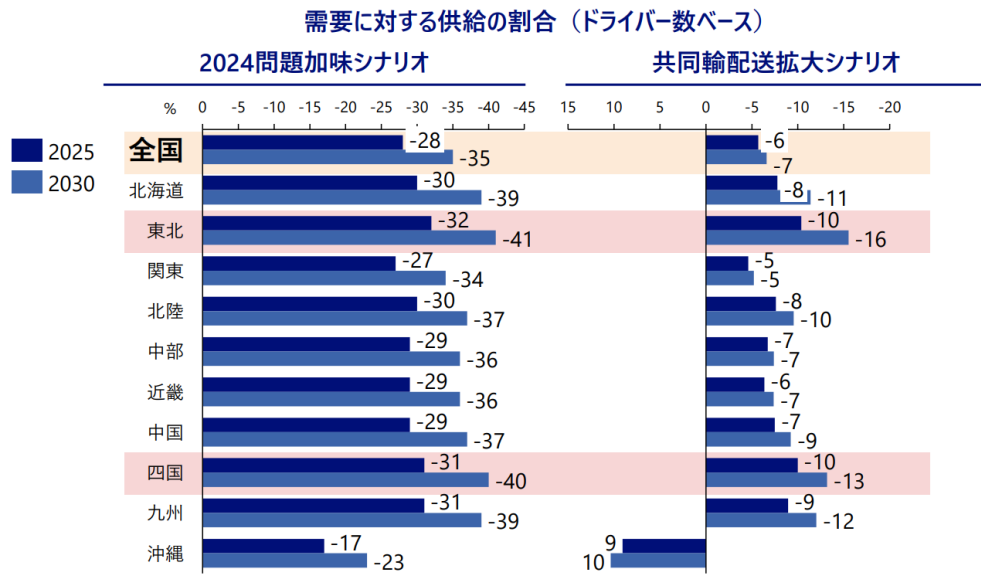
³ 株式会社野村総合研究所 レポート「トラックドライバー不足の地域別将来推計と地域でまとめる輸配送」

<https://www.nri.com/jp/knowledge/report/1st/2023/cc/mediaforum/forum351>

⁴ 経済産業省 九州物流研究会の取り組みについて

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/pdf/2023_001_04_03.pdf

図表 1-28 積載効率の改善による輸送の需給バランスの変化



出所：(株) 野村総合研究所「トラックドライバー不足の地域別将来推計と地域でまとめる輸配送」

(2) 脱炭素対応

地球規模の環境課題である気候変動問題の解決に向け、わが国では2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするいわゆる「カーボンニュートラル」を目指すとしている。国土交通白書によれば、運輸部門の二酸化炭素排出量は1億8500万トン（2020年度）であり、これはコロナ禍で減少しているものの、わが国全体の二酸化炭素排出量の17.7%を占めている。カーボンニュートラルを目指す上で運輸部門の二酸化炭素排出量削減、脱炭素対応は重要である。

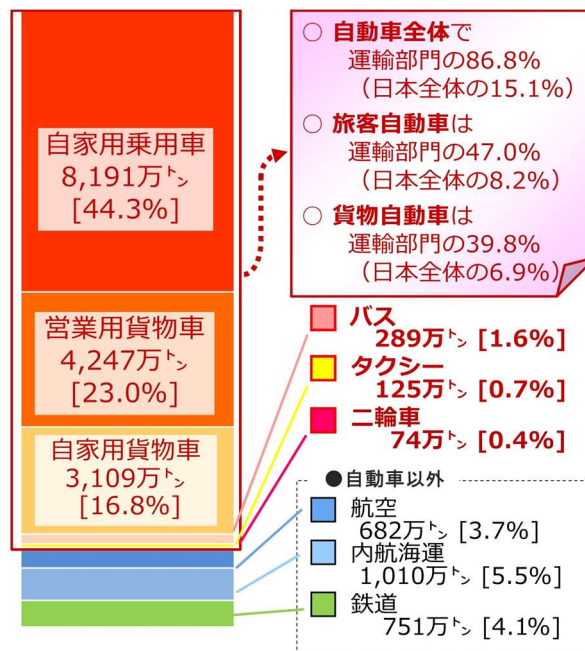
図表 1-29 わが国の二酸化炭素排出量（2020年度）

	排出量（百万 t）	対前年度比（%）
総排出量	1,044	▲5.8
家庭部門	166	+4.5
運輸部門	185	▲10.2
産業部門	356	▲8.1
業務部門	182	▲4.7
その他	155	-

出所：国土交通白書 2022 より九経調作成

さらに、運輸部門のCO2排出量の内訳については、図表 1-30 のようになっており、自動車の運輸部門における割合が86.8%に及び、そのうち貨物自動車は運輸部門の39.8%となっている。

図表 1-30 わが国の二酸化炭素排出量（2020年度）



出所：国土交通省ホームページ

(一社)日本経済団体連合会の「カーボンニュートラル行動計画」⁵では、2030年までにトラック運送業界全体の二酸化炭素排出原単位を2005年度比で31%削減することを目標としており、輸送拠点の整備においても、脱炭素対応は必要不可欠であると言える。

一般に、輸送量が増加すれば二酸化炭素の排出量も増加する。輸送量は景気の動向等に左右されるため、運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を輸送量の増減にかかわらず確実なものとするには、効率のよい輸送を促進することが重要となる。効率の良い輸送のためには、前節で言及したような共同配送による積載効率の向上、物流の集約拠点の整備が方策となりうる。

ここで、わが国内の貨物輸送において、効率の目安となる単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を比較すると、自家用貨物車が1,124g-CO₂/トン km、営業用貨物車が216 g-CO₂/トン kmであるのに対し、船舶は43 g-CO₂/トン km、鉄道は20 g-CO₂/トン kmと、船舶や鉄道の利用は、貨物車と比較して大幅に二酸化炭素の削減に寄与することが分かる⁶。

そのため、現在、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換する「モーダルシフト」が脱炭素対応のため推進されている。流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）では、認定を受けることでモーダルシフト等の取組に対する計画策定経費や運行経費等の補助を受けることができると定められており、全国で多くの取組が進められている。

九州においても、北九州市の「北九州市物流拠点構想」で輸送手段の最適化を図るべくモーダルシフトを推進することが明記されている。具体的な取組として、青果卸の北九州青果（株）は、2023年11月に北九州市中央卸売市場内に共同物流拠点「丸北物流拠点」の供用を開始している。JA全農が九州各地の青果物を集荷し、大型トレーラーに積み替えてフェリーで関東に輸送することでトラック輸送からの転換を進めている。

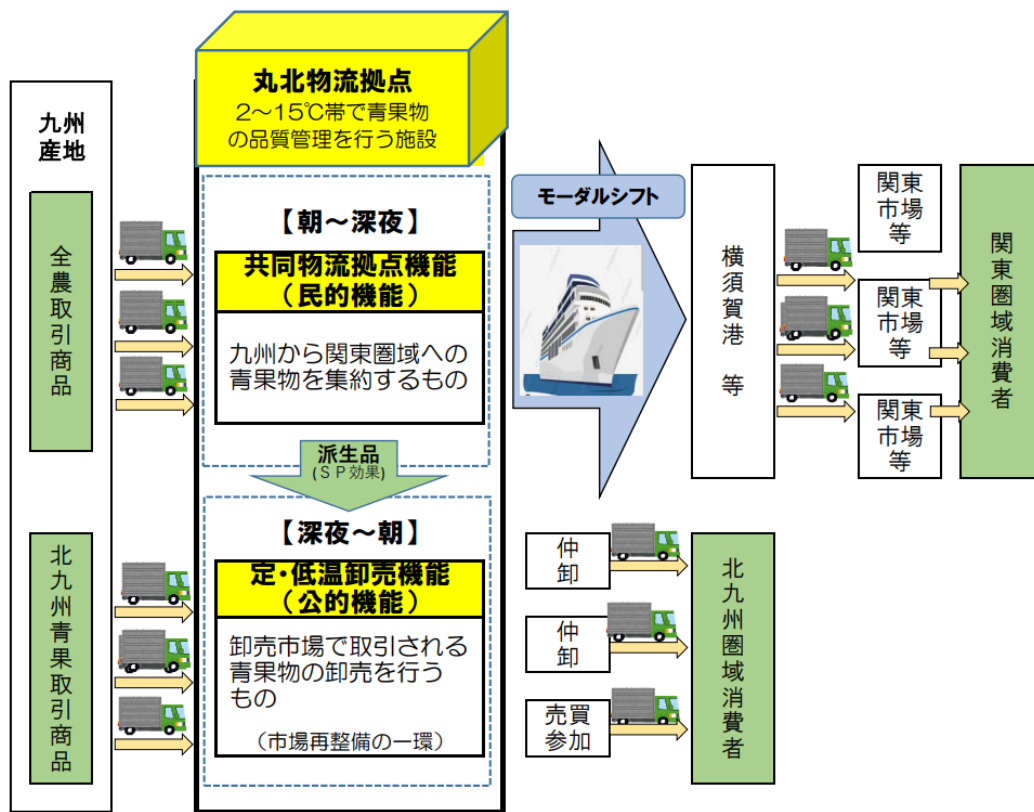
⁵ 一般社団法人 日本経済団体連合会 経団連カーボンニュートラル行動計画

<https://www.keidanren.or.jp/policy/2023/072.html>

⁶ 国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

図表 1-31 「丸北物流拠点」における共同配送、モーダルシフトの概要



今後、物流拠点を形成するうえでは、脱炭素対応は不可欠であり、そのためには、鉄道、船舶など道路輸送以外の輸送手段を加味した物流システムの構築が求められる。

(3) 国の施策パッケージ

「物流の2024年問題」が間近に迫り、輸送力不足の顕在化に直面する中、国は、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、以下の3つの方向性についての抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定した。

- ア 商慣行の見直し
- イ 物流の効率化
- ウ 荷主・消費者の行動変容

今後、中長期的に継続して対策を講じるための枠組みを法制化も含め確実に整備していくとしつつも、2023年度中に、6月、10月の2回に分けてそれぞれ「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流革新緊急パッケージ」を閣議決定している。

図表1-32では、2回の「パッケージ」において重点テーマとして掲げられたものについて列記する。

図表 1-32 「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「物流革新緊急パッケージ」の施策内容

	方策	具体的な施策
(1) 商慣行の見直し	監視体制の強化	・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
	「標準的な運賃」の引き上げ	・現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等加算
	適正な運賃の収受、賃上げ等に向けた法制化の推進	・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等 ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任義務付け ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け
(2) 物流の効率化	設備投資・物流DXの推進	・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応 ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等 ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等
	モーダルシフトの推進	・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増 ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進
	トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進	・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進 ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップ支援
	物流拠点の機能強化 物流ネットワークの形成支援	・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進） ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進 ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進 ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化 ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進
	その他	・標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進 ・燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等） ・高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置継続 ・道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上
(3) 荷主・消費者の行動変容	宅配の再配達率の軽減	・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施
	政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化	

出所：内閣官房「物流革新に向けた政策パッケージ」「物流革新緊急パッケージ」より九経調作成

第2章 目指すべき姿

第2章 目指すべき姿

本章では、南部地域における物流拠点の「目指すべき姿」について検討する。

前章で述べた南部地域の特徴などを踏まえると、南部地域の発展に寄与する「目指すべき姿」として、以下が考えられる。

- 長距離輸送におけるストックポイント（中継地点）
- 地域特産物の飲食・販売施設を兼ねた物流拠点
- 半導体関連を含む工業製品の物流拠点
- 災害時に貢献できる物流拠点

上記の4点を達成することに加え、以下の持続可能な物流のあり方についての「目指すべき姿」を設定する。

- 2024年問題や環境課題に対応する物流拠点

以上の5つの「目指すべき姿」により、『持続可能で地域の発展に寄与する物流拠点』の形成を目指すこととする。

以降では、これらの「目指すべき姿」について言及する。

1 長距離輸送におけるストックポイント（中継地点）

（1）背景

2024年4月から、トラックドライバーの労働時間規制が強化され（いわゆる、2024年問題）、1日の拘束時間は13時間（上限15時間、14時間超は週2回までを目安とする）となる。

トラックドライバーの拘束時間の37.6%⁷が荷役や荷待ちといった運転以外の業務となっている。これによると、実質的な運転時間は最大8時間程度となり、西九州エリアでは複数箇所を集荷する場合、新門司港や大分港といった拠点への荷物の輸送が難しくなる。

また、トラックドライバーの人手不足は顕著になっており、より効率的な運行が求められる。

（2）概要

- **西九州地域における農産品などを集約し、『長距離輸送（トラック、鉄道、船舶、航空機）におけるストックポイント（中継地点）』を形成する。**
 - ✓ **ピーマン、ゴーヤ、ブロッコリー、カボチャ、ミズナ等の生産量が比較的少ない農産品（小ロット品）を中心に物流拠点に集約する。**

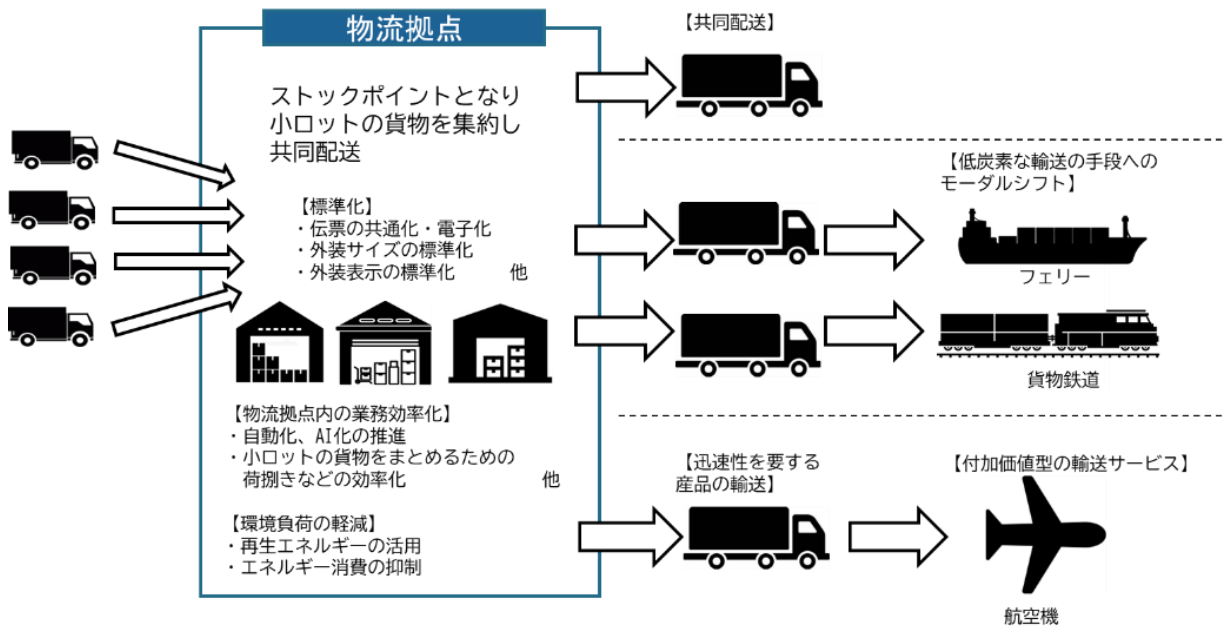
農産物を例にすると、首都圏など遠方の消費地であっても、大ロット品、小ロット品にかかわらず、産地から直接輸送されている。また、同じルートを複数のトラックが運行するケースもある。その結果、市場のトラックを受け入れるキャパシティがオーバーし、待ち時間が発生する悪循環も発生している。

そこで、生産量が比較的少ない小ロット品については、直接遠方の市場に輸送するのではなく、地域内のストックポイント（中継拠点）に一時集約し、まとまった量を輸送するといった方策を取ることで効率化を図る（図表2-1）。

⁷ 国土交通省「令和3年度トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）」

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001490115.pdf>

図表 2-1 ストックポイント（中継拠点）を活用した物流拠点のイメージ



そのためには、伝票・外装サイズの標準化や伝票の電子化に取り組むことが重要である。自動化や荷捌きの省力化を進めると、より効率的なストックポイント（中継地点）の運営が可能となる。

佐賀県農業協同組合（以下、「JAさが」）では、2023年10月から全農物流（株）を中心とした共同配送の取組を進めている。これまで、複数の運送会社に個別に市場への輸送を委託していたが、全農物流（株）に一括委託し、同社が地元運送会社内での役割分担を行うことで効率化を図っている。

JAさが管内では、玉ねぎ、温州みかんといった大ロット品は産地から直接輸送し、ピーマン、ゴーヤ、ブロッコリー、カボチャ、ミズナなど小ロット品はストックポイント（中継地点）に集約して輸送することが想定される（図表 2-2）。

図表 2-2 J Aさが管内の農作物の年間出荷量（2022年度）

◎中ロット品～小ロット品

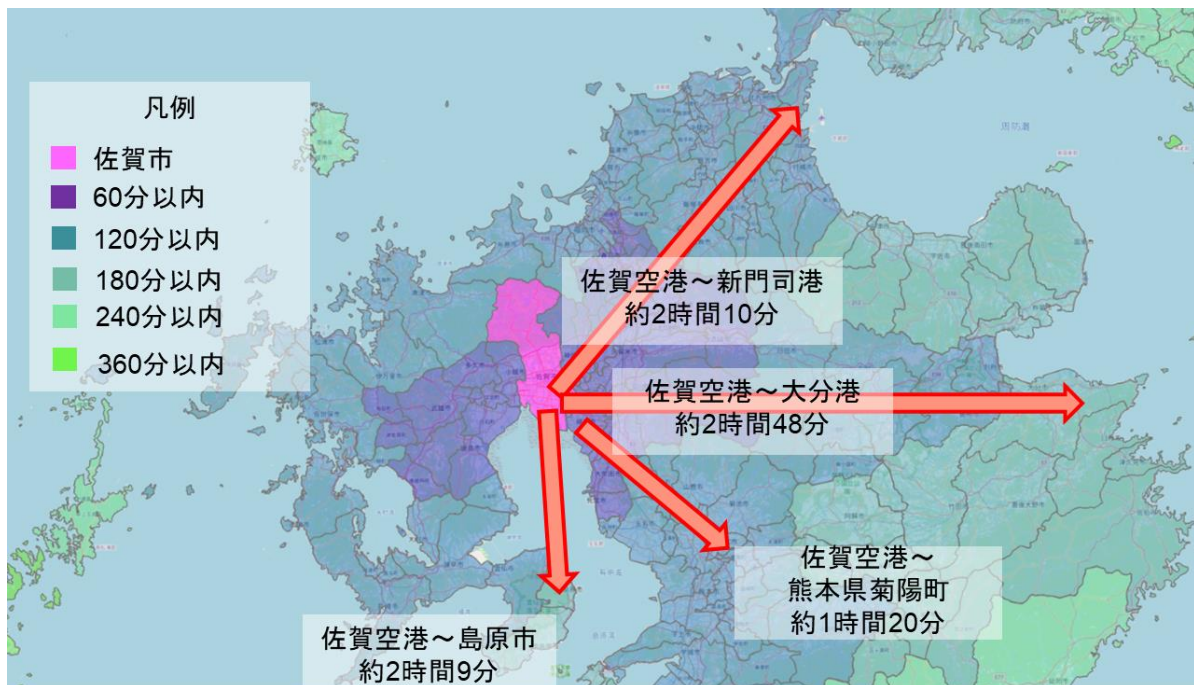


◎大ロット品



出所：佐賀県農業協同組合提供資料、同ホームページより作成

図表 2-3 佐賀空港から主要な地域・空港・港湾までの時間距離



出所：RESAS－地域経済分析システム「国内移動時間分析」、Google Map より作成

2 地域特産物の飲食・販売施設を兼ねた物流拠点

(1) 背景

本章第1節では農水産品を中心としたストックポイント（中継地点）について述べたが、その周辺にも多くの農水産品を輸送する需要があれば、運輸事業者にとっては南部地域に物流拠点を形成することへの意欲が増加するであろう。また、そのような拠点を活用した運輸サービスに参加したいと考える運輸事業者も増加するものと考えられる。

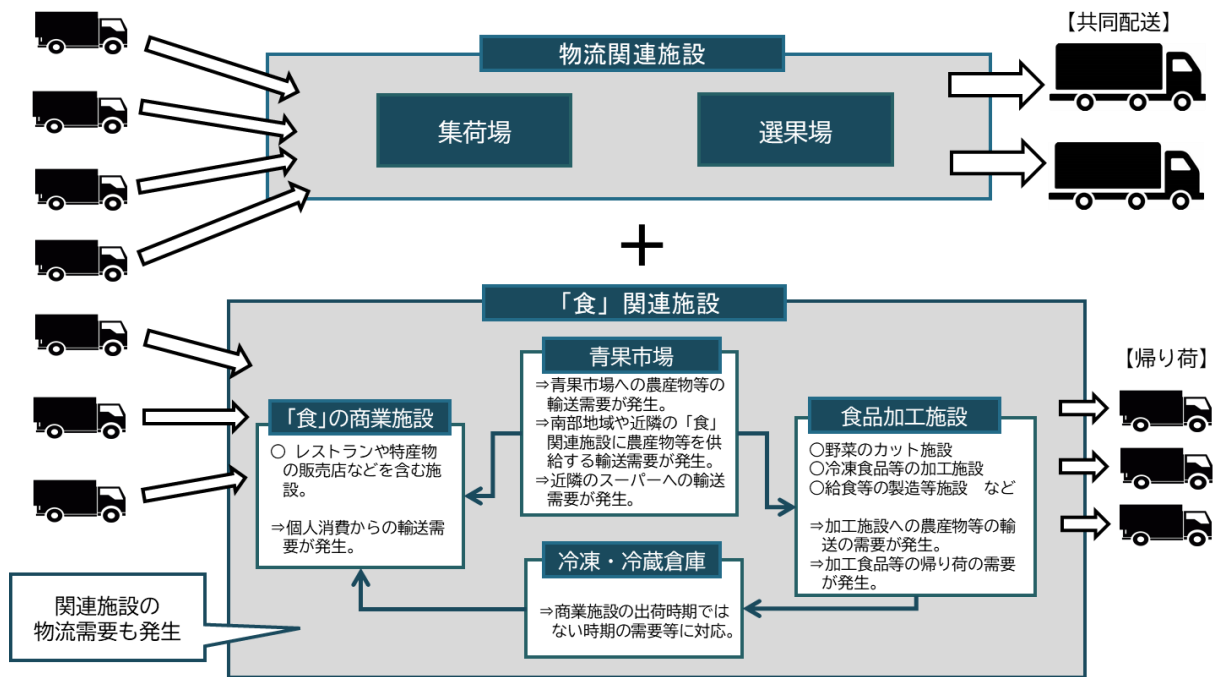
よって、農水産品のより大きな物流需要を喚起するために、ストックポイント（中継地点）等の物流関連施設の周辺に農水産品に関連した施設（「食」関連施設）を集積させることが望まれる。

(2) 概要

- 農水産品に関する物流需要を喚起するために、ストックポイント（中継地点）等の物流関連施設の周辺に、以下のような「食」関連施設を集積させる。
 - ✓ 青果市場
 - ✓ 食品加工施設
 - ✓ 「食」の商業施設
 - ✓ 冷凍・冷蔵倉庫 他

ストックポイント（中継地点）等の物流関連施設の周辺における「食」関連施設の集積とそれにより発生する物流需要についてのイメージは、図表2-4のとおりである。

図表 2 - 4 「食」関連施設の集積のイメージ



集積される施設とそれにより生じると考えられる物流需要については、以下のとおりである。

ア 青果市場

農家、商社等から出荷された野菜、果実等の農産品を取扱う卸売市場である青果市場を集積させることにより、佐賀市やその周辺にある小売事業者等による物流需要、南部地域や近隣の「食」関連施設に農産品等を供給する物流需要が発生すると考えられる。

イ 食品加工施設

野菜のカット、冷凍食品などの加工、給食やお弁当・お惣菜などの食品加工を行う工場等の施設を集積させることにより、物流拠点だけでなくその周辺にも物流需要が発生することになる。食品加工施設については、原材料などを輸送することに加え、このような施設において生産された食料品やお弁当・お惣菜などがトラックの帰り荷となると期待される。

ウ 「食」の商業施設

レストランや特産物の販売店などを含む「食」の商業施設を物流施設の近隣に設置する。これにより、佐賀空港からの旅行者等の食事に伴う需要も期待できる。

エ 冷凍・冷蔵倉庫

商業施設やお弁当等の食品加工工場では、出荷時期ではない農水産品を原材料として必要とする場合もある。出荷時期以外の農水産品の需要に対応するために、このような施設の周辺に冷凍・冷蔵の機能を有する倉庫を設置することが望ましい。

3 半導体関連を含む工業製品の物流拠点

(1) 背景

九州では、1970年代から多数の半導体関連企業が立地し、国内有数の製造拠点となっている。近年は、台湾半導体ファウンダリ大手 TSMC の子会社、Japan Advanced Semiconductor Manufacturing (JASM) を始めとする半導体関連企業の設備投資が相次いでいる（図表 2-5）。

現時点でも、九州では建設資材、製造設備、装置などの輸送が増加している。今後、図表 2-5 の工場が稼働すると、それに伴う物流需要が発生すると思われる。

また、企業へのヒアリングによると、特殊な倉庫で保管するのが望ましい半導体関連の製品があるが、それに対応できる施設が不足している状況にあると思われる。

(2) 概要

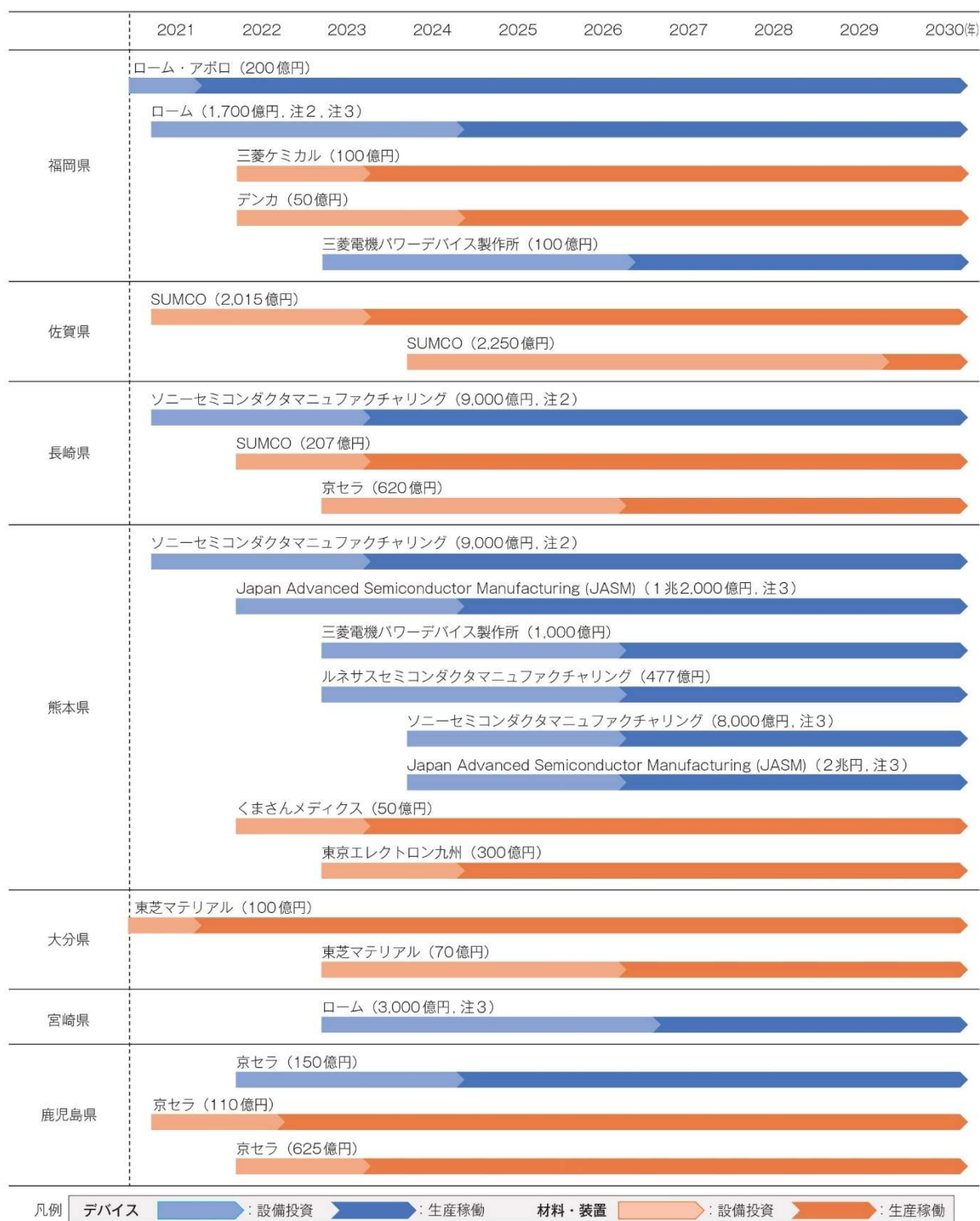
- 半導体関連など、生産に関係する部材等を集約し、まとめて納入できる等の付加価値のある輸送を行うことにより、サプライチェーンに組み込める物流拠点を形成する。
- 保管・輸送に特別な技術が求められる製品にも対応できる物流設備・輸送方法を促進する。

有明海沿岸地域で製造される製造装置や設備の金型等部品を集約し、まとめて配送する拠点が想定される。また、特殊な倉庫で保管するのが望ましい半導体関連等の製品に対応するため、保管・輸送に特別な技術が求められる製品にも対応できる物流設備・輸送方法を促進する。

しかし、現在、有明海沿岸道路沿いでは、福岡県を除いて半導体関連の工場はほとんど立地しておらず、大きな工場の進出予定も無い。商社へのヒアリングによると、半導体製造に用いる材料の倉庫等物流拠点は工場の近くに立地することが多く、その理由としては、輸送頻度が高いことと、共通する材料であっても工場ごとで用いるものの認証を受ける必要があるためである。また、複数の物流企業から、物流拠点は需要（＝大きな工場）が無いと成り立たないという声も聞かれた。

したがって、工業製品に関しては、工場の誘致も含めて検討していく必要がある。

図表 2-5 九州における半導体関連産業の大規模設備投資と生産



注1) 2021年以降の投資額50億円以上のものを掲載。一部、報道ベースのものを含む
 注2) 記載の投資額は複数の県(九州外を含む)を跨ぐ投資の合計金額および合計期間
 注3) 報道による。その他は各社リリースの投資額。為替は1ドル=135円として概数を記載
 資料) 九州経済調査月報2023年9月号「シン・シリコンアイランド九州への道筋」、プレスリリース、各種新聞情報等より九経調作成

出所：河村奏瑛、岡野秀之「九州における半導体関連設備投資による経済波及効果の推計～九州地域間産業連関表を用いた分析～（2024）」

4 災害時に貢献できる物流拠点

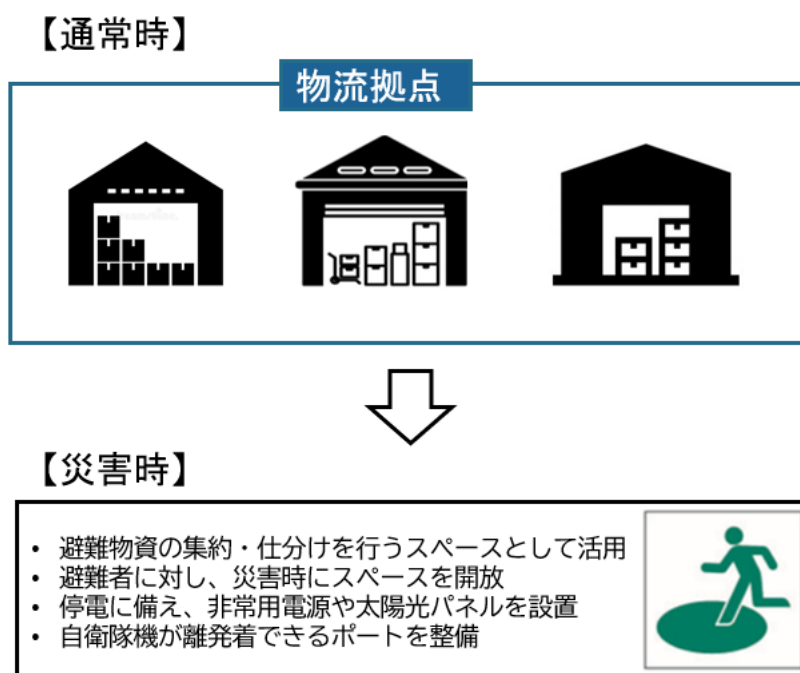
(1) 背景

近年、地震や水害など災害が相次いで発生している。佐賀市近辺でも水害被害を受けることも多い。災害時は、道路インフラの寸断等もあり、物流サプライチェーンが混乱することも多い。

(2) 概要

- 全国から寄せられる支援物資の集約・仕分けを行うスペースとして活用する。
- 佐賀以外で災害が発生した際は、当該物流拠点で支援物資の集約・仕分けを行い、被災地へ輸送する。
- 被災者に避難場所としてスペースを開放する。

図表 2-6 災害時に貢献できる物流拠点のイメージ



佐賀市やその周辺で災害が発生した場合には、物流拠点の広いスペースを全国から寄せられる支援物資の集約・仕分けを行うスペースとして活用するとともに、被災者の避難場所としても活用する。

また、佐賀以外で災害が発生した場合には、物流拠点に備蓄してある物資を支援物資として被災地へ輸送できるような体制を整える。

佐賀市では、陸上自衛隊佐賀駐屯地（仮称）が整備中であり、物流拠点にヘリコプターの駐機場を備えるなど自衛隊との連携も望まれる。

福岡県トラック協会では、県内3か所に「緊急物資輸送センター」を保有している。平常時は、多目的スペースや研修室として活用できるスペースを災害時は物資の搬入や避難所に活用できる（図2-7）。

図表 2-7 福岡県トラック協会「筑後緊急物資輸送センター」



出所：福岡県トラック協会ホームページ

5 2024年問題や環境課題に対応する物流拠点

(1) 背景

物流における喫緊の課題である2024年問題に対応するためには、物流の効率化や高付加価値化を進め、トラックドライバーや物流拠点の従業員の労働生産性の向上が求められている。

また、環境問題への対応も避けて通れない課題となってきた。特に、地球温暖化が進行する中、主要なメーカーでは、製品や原材料の輸送におけるCO2排出量の削減をCSRレポートなどで公表することが少なくなく、物流の脱炭素化も重要課題になっている。

よって、これらの課題に対応した物流拠点の整備や運輸サービスの提供が求められている。

(2) 概要

- 輸送における効率性を高めるとともに脱炭素化を推進するために、長距離の輸送においては、以下のような輸送手段を推進する。
 - ✓ スtockポイント（中継地点）からの共同配送
 - ✓ 貨物鉄道やフェリーを活用した輸送手段（モーダルシフト）
- 物流拠点内の業務において、効率性や付加価値の向上を推進するとともに、再生エネルギーの活用やエネルギー消費の抑制を推進する。

ア 2024年問題への対応

2024年問題への対応としては、トラックドライバーや物流拠点の従業員の労働生産性を高めることが必要である。労働生産性を高めるには、効率性や付加価値の向上が求められる。それらについて、以下、物流拠点と輸送手段に分けて、効率性と付加価値の向上のための手法に言及する。

① 物流拠点における対応

i) 効率性の向上

物流拠点において効率性を向上できる対応としては、荷の集約・仕分けにおけるロボット等の活用などが挙げられる。

ii) 付加価値の向上

物流拠点において付加価値を向上できる対応としては、温度管理が可能な倉庫の整備や農産物のカット等の加工を行う施設の整備が挙げられる。

② 輸送手段における対応

i) 効率性の向上

効率性を向上できる輸送手段としては、コンテナの大型化や連結での輸送、配送の共同化等が挙げられる。

ii) 付加価値の向上

付加価値を向上できる輸送手段としては、高度な技術を要する製品の輸送や温度管理による輸送等が挙げられる。

以上のような労働生産性の向上による 2024 年問題への対応は、図表 2-8 のように整理できる

図表 2-8 労働生産性の向上による 2024 年問題への対応

	物流拠点	輸送手段
効率性の向上	<ul style="list-style-type: none">入荷、検品、保管、仕分、ピッキング、荷役、積付、出荷等の効率化（ロボット等の活用を含む）	<ul style="list-style-type: none">配送の共同化大型コンテナ、連結での輸送
付加価値の向上	<ul style="list-style-type: none">高付加価値化が可能な倉庫の整備（例：品質を管理するための温度管理が可能な倉庫）輸送する商品の加工（例：野菜のカット）	<ul style="list-style-type: none">高付加価値化が可能な輸送の実施（例：高度な技術を要する製品の輸送や温度管理による輸送）

イ 環境課題への対応

地球温暖化が進行する中で、南部地域に形成する物流拠点においても昨今求められる脱炭素化への対応が不可欠となる。また、中長期的には、リサイクル等にも配慮した静脈物流に対応できる物流拠点を目指すことが望まれる。それらについて、以下、物流拠点と輸送手段に分けて、再生エネルギーの活用とエネルギー消費の抑制による脱炭素化のための手法に言及する。

① 物流拠点における対応

i) 再生エネルギーの活用による脱炭素化

物流拠点における再生エネルギーの活用による脱炭素化を促進するには、バイオマス等の再生エネルギーの活用、太陽光発電設備の設置等が挙げられる。

ii) エネルギー消費の抑制による脱炭素化

物流拠点におけるエネルギー消費の抑制による脱炭素化を促進するには、LED 照明の導入、屋根や外壁の遮熱・断熱化等を行うことが挙げられる。

② 輸送手段における対応

i) 再生エネルギーの活用による脱炭素化

再生エネルギーの活用による脱炭素化の輸送手段としては、車両の電動化、水素利用等が挙げられる。

ii) エネルギー消費の抑制による脱炭素化

エネルギー消費の抑制による脱炭素化の輸送手段としては、配送の共同化、鉄道、船舶等の活用等が挙げられる。

以上のような環境課題への対応は、図表2-9のように整理できる

図表 2-9 環境課題への対応

	物流拠点	輸送手段
再生エネルギーの活用	<ul style="list-style-type: none">バイオマス等の再生エネルギーの活用太陽光発電設備の設置	<ul style="list-style-type: none">車両の電動化、水素利用
エネルギー消費の抑制	<ul style="list-style-type: none">LED照明の導入屋根や外壁の遮熱・断熱化	<ul style="list-style-type: none">配送の共同化鉄道、船舶等の活用

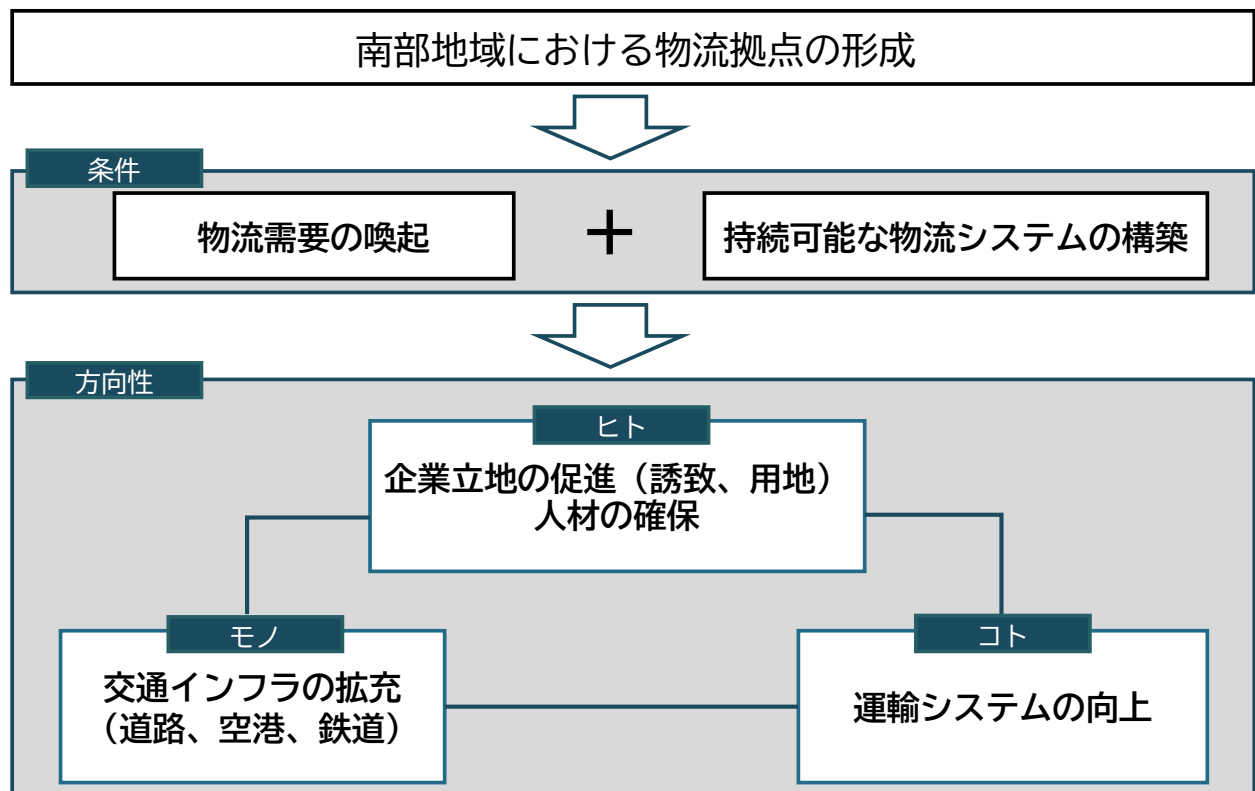
第3章 物流拠点形成に向けた方向性

第3章 物流拠点形成に向けた方向性

前章で述べた「目指すべき姿」を実現し、南部地域における物流拠点を形成するためには、物流需要を喚起するとともに、持続可能な物流システムを構築することが達成に向けた条件となるであろう。その条件を満たすためには、物流に関連するヒト、モノ、コトについての取組を、三位一体で推し進めていくことが求められる。

以上についてとりまとめたものが、図表3-1である。

図表 3-1 南部地域における物流拠点形成に向けた方向性の検討フレーム



1 物流拠点形成のための条件

物流拠点形成の条件は、拠点の周辺において物流需要を喚起することと、持続可能な物流システムが構築されることである。

(1) 物流需要の喚起

物流拠点を形成するためには、その周辺に荷物の運搬や管理等の物流需要がある施設等があることが望ましい。それに該当する施設等としては、貨物駅等の交通の拠点、工場や小売店等の商業施設等が挙げられる。

先に述べたとおり、現在のところ大きな物流需要が存在するのは、南部地域においては、鍋島駅の周辺等に限られており、より活性化した物流拠点を形成するには、新たな需要を喚起する必要がある。

南部地域における新たな需要は、ストックポイント（中継地点）の形成、輸送された産品を消費できる商業施設や輸送された部品・部材等を活用する工場等の誘致などで創出される可能性がある。

(2) 持続可能な物流システムの構築

物流拠点を持続的に運営していくには、物流拠点だけでなく、トラック等の輸送手段を含め効率的・効果的な物流のシステムを構築していくことが必要である。

域内の需要を取り込み、長期的に収益を上げることに結び付けることができるように、物流事業を展開することが求められる。AIの導入等の情報化投資や搬送用のロボット等の設備投資を行い、物流拠点における労働生産性を高め、共同配送や船舶・鉄道を用いた輸送手段を活用するとともに、脱炭素等の環境へ配慮した物流事業を推進する必要がある。

2 物流拠点形成に向けた方向性

物流拠点形成に向けては、物流に関連するヒト、モノ、コトについての取組を、三位一体で推し進めていくことが求められる。

(1) ヒト：企業立地の促進（誘致、用地）、人材の確保

南部地域における物流需要を喚起するために、企業の誘致を促進するとともに、用地における課題に対応することが求められる。また、進出する企業の人材の確保にも対応する必要がある。

ア 誘致における対策

① 方向性

持続可能な物流拠点を形成するには、十分な物流需要を確保する必要がある。しかし、南部地域には、諸富町には一定の物流需要を発生させる食品加工関連の工場があるものの、大きな物流需要を発生させる工場等（電子系、機械系等も含む）の集積が少ない状況にある。

そのため、農産品関連企業、半導体関連企業等を誘致し、新たな物流需要を生み出す必要がある。

また、佐賀空港をはじめ南部地域を基点とした運輸サービス事業者を支援することが望まれる。

② 効果

南部地域における雇用が創出されるとともに、貨物取扱量が増加する。

イ 用地における対策

① 方向性

企業を誘致するに当たっては、南部地域において工場等の施設を建設しやすい環境を整備することが肝要である。そのためには、南部地域では、まず、市街化調整区域が多く占めていることから、施設等の建設に関する土地利用規制への対応をする必要がある。次に、軟弱な地盤により建物の建設費用が他地域よりも多く要する可能性があることから、軟弱地盤対策支援や工業団地の整備等を行うことも求められる。

② 効果

施設の建設費用等の面で他地域と比較した際に劣位にならないようにすることで、運輸事業者に限らず、製造業の事業者の進出を促進するといった効果が生じる。

ウ 人材の確保

① 方向性

物流拠点に関連する企業を南部地域に誘致するために必要な条件の一つは、企業の人材確保である。人材を確保するためには、企業に対し、高い賃金による処遇や労働時間の短さや自由度、重労働のイメージが強い業務における負担の軽減、人材を確保するための採用 PR、人材の能力を向上させるための人材育成などが求められる。よって、このような人材確保に取り組む企業への支援などを行う必要がある。例えば、賃金の上昇や時間短縮に繋がる労働生産性を高める DX、重労働の軽減に繋がる機械・ロボット等の導入等の支援を行うことや、企業の採用 PR への支援、各種資格取得の支援を行うことが考えられる。

② 効果

企業の人材確保が促進され、企業の進出意欲が高まる。また、継続的な企業運営を図ることができる等の効果が生じるであろう。さらに、物流拠点の従業員等の所得が上昇することやそれにより消費が拡大することが期待される。

(2) モノ：交通インフラの拡充

南部地域と近隣の主要な都市圏や港湾等との円滑な輸送を可能とする流通網を構築するために、南部地域における交通インフラを拡充することが求められる。

ア 道路

① 方向性

今後の取組の方向性としては、高速自動車国道と有明海沿岸道路を結ぶ道路の整備、有明海沿岸道路と佐賀唐津道路の全線開通などを促し、南部地域からの高速な輸送を可能とする道路網の構築を促進する。

② 効果

円滑な流通網を構築でき、大消費地（福北圏、近畿圏、首都圏等）へのスピーディーな輸送が可能となる。

イ 空港

① 方向性

今後の取組の方向性としては、貨物便の就航、滑走路の延長、平行誘導路など、佐賀空港の利用環境の向上を促す。

② 効果

航空会社による路線展開の自由度が増し、路線・便数の増加が期待される。また、旅客便の貨物スペースを活用できる機会が増加するとともに、国際貨物を取扱う機会も発生する。その結果、貨物輸送におけるキャパシティが増加することになり、福岡空港を補完することができるといった効果が期待される。

ウ 貨物鉄道

① 方向性

今後の取組の方向性としては、南部地域と鍋島駅を結ぶ道路の整備、鍋島駅において 20 フィート以上の大型コンテナに対応できるフォークリフトの導入、冷凍・冷蔵貨物に対応した輸送体制の構築などを促す。

② 効果

鉄道貨物駅の最西端である鍋島駅の貨物取扱量が増加し、2024 年問題にも対応した流通網が構築できることが期待される。

(3) コト：運輸システムの向上

現在、長距離輸送においては主にトラックによる輸送が行われており、2024 年問題や脱炭素化の対応が求められている。

① 方向性

今後の取組の方向性として、小ロット貨物の配送の共同化、貨物鉄道やフェリーを活用した輸送手段、再生エネルギーの活用やエネルギー消費の抑制、物流拠点内の AI 化、自動化等の推進などを支援する。

② 効果

2024 年問題や脱炭素化に対応した流通網を構築することができる。

以上の取組の方向性をまとめたものが、図表 3-2 である。

図表 3-2 物流拠点形成に向けた取組の方向性

方 向 性		内 容	
ヒト	1) 企業立地の促進	誘致	<ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致（農産物関連企業、半導体関連企業等） ・佐賀空港を基点とした運輸サービス事業者への支援 など
		用地	<ul style="list-style-type: none"> ・工業団地の基盤整備 ・土地利用規制への対応 ・軟弱地盤対策支援 など
	2) 人材の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・人材確保支援（企業の採用PRへの支援 他） ・人材育成支援（各種資格取得の支援 他） など 	
モノ	3) 交通インフラの 拡充	道路	<ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道と有明海沿岸道路を結ぶ道路の整備 ・有明海沿岸道路と佐賀唐津道路の全線開通 など
		空港	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物便の就航 ・滑走路の延長 ・平行誘導路の設置 など
		鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・鍋島貨物駅と南部地域を結ぶ道路の整備 ・大型コンテナに対応したフォークリフトの導入 ・冷凍・冷蔵貨物の輸送体制の構築 など
コト	4) 運輸システムの 向上	<ul style="list-style-type: none"> ・小ロット貨物の配送の共同化 ・再生エネルギーの活用やエネルギー消費の抑制 ・物流拠点内のAI化、自動化等の推進 など 	

第4章 物流拠点の効果

第4章 物流拠点の効果

1 南部地域への効果（経済活性化、雇用の創出、所得・消費の創出）

運輸業や食品関連産業等の事業所、工場等が誘致され、南部地域に物流拠点が形成されることになれば、南部地域の経済が活性化することになる。

例えば、物流施設の建設があった場合を考えると、倉庫を建設するためには、セメントや鉄骨のほか、建設機械、案内看板、重機を稼働させるための燃料や電気などが必要となる。また、それら必要な物資を得るためには、その原材料（建設機械の金型やプラスチックなど）の生産が必要となる。このように、生産が生産を呼び、様々な産業へと次々に波及していく。さらに、これらの生産活動の結果、生産が増加することで、その産業で働く雇用者の増加や、賃金が増加することによる雇用者所得の増加も見込まれる。この雇用者所得の増加は雇用者の消費支出の増加に繋がり、新たな需要を生み、生産を誘発していくこととなる。

このように物流拠点の形成は、地域経済の活性化や雇用の創出に繋がり、南部地域の物流業のみならず、建設業や物流拠点を利用する農業や製造業など、佐賀市内の多くの業種にも好影響を与えることが期待される。

2 物流産業への効果

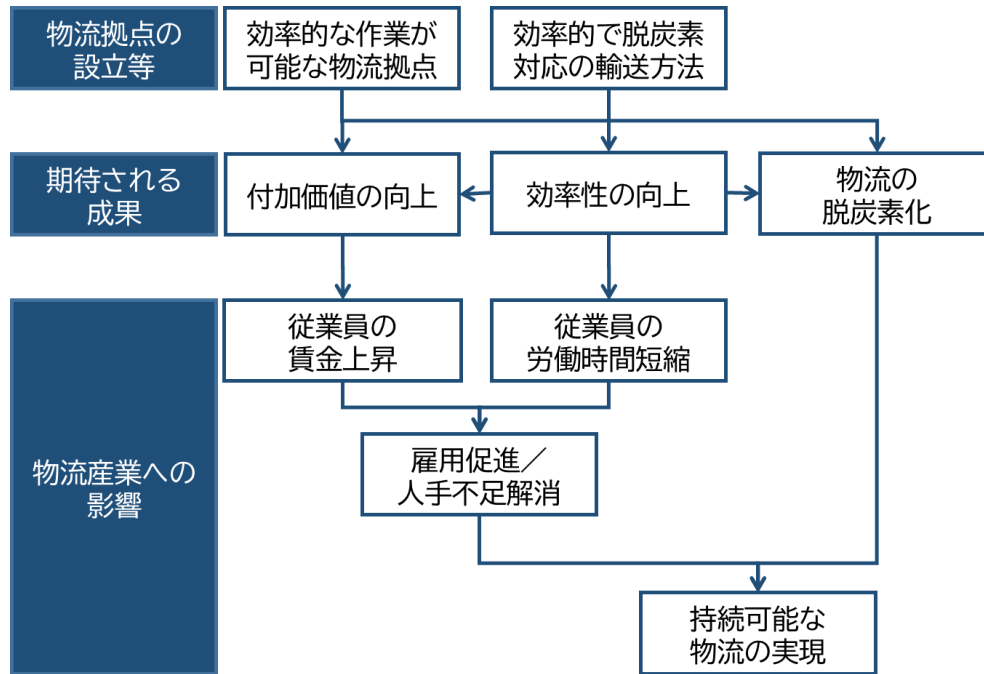
第1章で述べたように、2024年問題によるトラックドライバー数の減少等から、物流産業では大きく輸送能力が低下することが予想されている。また、物流産業はCO2排出量が多い産業でもあり、排出量を抑制することも求められている。

物流産業が持続可能なものになるには、「労働環境の改善」と「環境への対応」を同時に進めていく必要がある。この点は、南部地域に形成される物流拠点においても求められるものである。第2章で述べたように、目指すべき姿として、労働生産性を高めるとともに、脱炭素化等の環境に対応した輸送システムを確立していくことが求められている。そのためには、効率的な集約・仕分作業等を可能とする物流拠点を形成するとともに、共同配送やモーダルシフト等を含む輸送手段を構築することが必要になる。

その結果、物流における付加価値の向上、効率性の向上及び脱炭素化の促進といった効果が期待できるであろう。こうした影響から、物流拠点やそれを活用する運輸事業者の従業員の賃金の上昇や労働時間の短縮が実現され、労働環境の改善が実現されることにより、雇用の促進や人手不足解消に繋がることが期待される。また、脱炭素化を進めることは、環境に対する意識の高い企業等から評価を受け活用される機会が増える可能性もある。

以上のように、南部地域における物流拠点の形成が、持続可能な物流の実現に向けた扉を開くことが期待される。

図表 4 - 1 物流拠点の整備と持続可能な物流実現との関係性



第5章 おわりに

第5章 おわりに

本共同調査研究の目的は、社会課題の解決や地域経済の活性化、人口ビジョンに記した将来展望を実現し、活力に満ちた持続可能な地域社会を構築するため、佐賀市の特性にあった物流拠点の検討に資することであった。

また、調査研究の方法として、南部地域の特徴の整理や他地域の事例の参照、事業者・有識者等へのヒアリング調査等により、5点の目指すべき姿と物流拠点形成のための方向性が明らかになった。

物流は非常に大きなテーマであり、一地方公共団体が調査研究を行うには非常に難しいものであったが、物流業界の2024年問題等への対応を含めた調査研究となり、社会的にも意義があるものと考えられる。

今回の共同調査研究は、本報告書をもって終わりとなるが、今後、佐賀市においては、今回の結果を踏まえ、さらに具体的な検討を進め、物流拠点の形成に向けた取組を進められるものと考えている。

参考資料1 他地域の事例

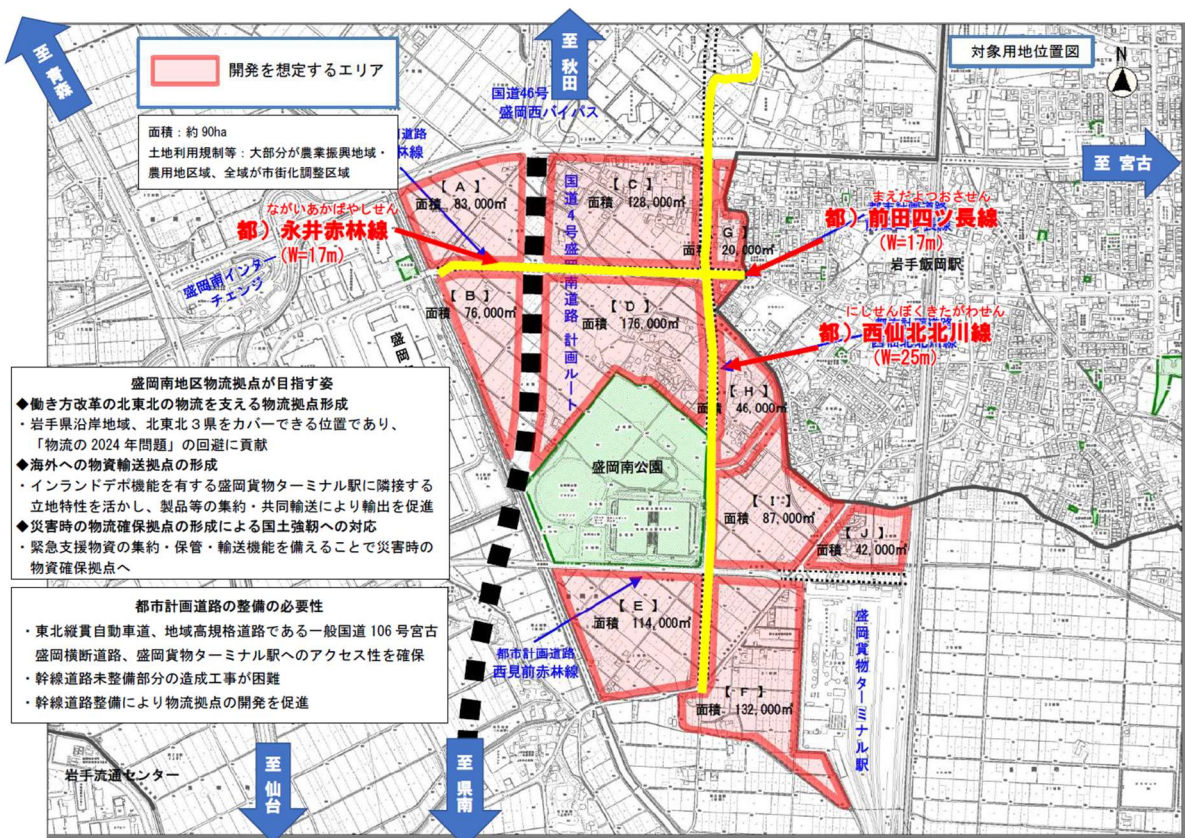
参考資料 1 他地域の事例

1 盛岡市

物流業界における「物流の2024年問題」を契機としたトラックドライバーの労働環境の改善が喫緊の課題とされている中、盛岡市では、東北縦貫自動車道に加え一般国道106号宮古盛岡横断道路、さらには脱炭素を目指したモーダルシフトやインランドデポ機能による輸出拡大が期待される盛岡貨物ターミナル駅など、交通環境等の優位性を活かした新たな物流拠点を整備し、市の産業振興及び雇用創出を図るため、「盛岡南地区物流拠点整備事業」に取り組んでいる。

整備地区の選定に当たっては、上記「交通環境の優位性」の他、市街地に近接していることで「労働力の確保」「従業員の住環境」という観点からも優位性がある市内南部に位置する盛岡南公園周辺を整備地区として選定した。

図表参 1-1 盛岡南地区における物流拠点構想の概要



出所：盛岡市からの提供資料を基に九経調作成

2023年10月11日に実施したヒアリングの概要は、以下のとおりである。

- 日時：2023年10月11日（水）16時から17時30分
- 場所：盛岡市役所 若園町分庁舎 新産業拠点形成推進事務局
〒020-8531 岩手県盛岡市若園町2-18
- ヒアリング対応者
盛岡市商工労働部 新産業拠点形成推進事務局 副主任 藤原 公哉 様
盛岡市商工労働部 新産業拠点形成推進事務局 主任 小坂 圭佑 様

このヒアリングで聞き取った内容は、以下のとおりである。

(1) 盛岡南地区物流拠点整備基本計画の策定で留意した点

整備地区は全域が「市街化調整区域」、大部分が「農業振興地域」であり、開発のためには農振除外、農地転用、市街化調整区域における地区計画の策定等の土地利用変更手続を要することから、「盛岡市都市計画マスタープラン」などの市の各施策との整合性を図るため、事業の構想段階から関係部署と連絡調整し、令和4年6月に当該計画を策定した。

(2) 整備手法

公共施行と民間施行のメリット・デメリットを比較検証し、また、物流事業者の早期立地ニーズに応えるため、開発スピードに優位性のある民間施行による整備を行うこととした。なお、令和4年10月に実施した「サウンディング型市場調査」において、道路等の公共インフラ整備については、市において実施することの要望が多数寄せられたことから、市が整備又は整備費用を負担することとしている。

(3) 周辺既存施設との連携

現時点では具体的な連携方法等は定まっていないが、開発事業者の公募（2023年8月から11月）において、盛岡市中央卸売市場や盛岡南公園などの周辺既存施設との連携についても提案を求めることとしている。

なお、令和4年5月、令和5年10月には盛岡市中央卸売市場の事業者（卸、仲卸、運送関係等）を対象とした本事業に関する説明会や意見交換を実施した。

(4) 交通インフラの活用

ア 盛岡貨物ターミナル駅

インランドデポ機能を有し、国際規格である40ftコンテナ輸送が可能な盛岡貨物ターミナル駅に隣接している立地条件を活かし、盛岡南地区物流拠点に集約した物資を鉄道・船舶輸送することで北東北の各種産業の海外等への市場拡大、脱炭素・モーダルシフトの推進を図ることを想定している。

イ 東北縦貫自動車道等

隣接する盛岡南インターチェンジや一般国道106号宮古盛岡横断道路等を使用することにより、青森市、八戸市、秋田市など北東北の主要都市まで3時間以内でアクセスが可能となることから、東北地方における仙台市に次ぐ物流中継拠点の整備を目指す。

また、国では、盛岡市の南部に位置する紫波郡矢巾町から盛岡市街を結ぶ区間かつ盛岡南地区物流拠点を縦断する位置において、円滑な物流ルートの確保等を目的とした「国道4号盛岡南道路」の整備を計画しており、当該道路整備による盛岡南地区物流拠点の交通利便性のさらなる向上が期待されている。

ウ 空港

花巻空港の活用については、現時点では特に想定はしていない。

(5) 県内近隣市町との連携

当該事業に関して、隣接する紫波郡矢巾町及び紫波郡紫波町と情報交換等を行っている他、令和2年に締結した「岩手県と盛岡市との産業振興の連携に関する協定書」に基づき、岩手県と土地利用変更手続に関する要件等の確認、事業推進に向けた各種意見交換等を行っている。

(6) サウンディング型市場調査を受けた市の施策の方針

整備基本計画策定時は、整備地区内のブロック毎に複数の開発事業者が開発することを想定し、サウンディング型市場調査においても一部のブロックのみの開発を希望する事業者が半数以上を占めていたものの、以下の理由より、整備地区全域の開発を行うことなどの開発事業者の公募条件を検討した。

- ・整備地区全域の整備を希望する事業者があったこと
- ・整備地区全域について統一感のある開発が図られること
- ・開発事業者におけるインフラ整備等に係る事業者間の調整が不要となること
- ・用地取得費等について地権者間の公平性が確保できること

また、公共インフラについては、民間による整備、費用負担を想定していたが、サウンディング型市場調査に参加した事業者より、公共インフラ整備費用が土地の分譲価格に反映され、企業誘致の推進に支障をきたす恐れがあることから、市からの支援や市による整備の要望があった。

加えて、地元説明会における住民からの要望を踏まえ、下記のとおり公共インフラ整備に関する支援策を設けた。

- ・都市計画道路は、① 税控除の関係から、市による用地取得・道路整備について地元住民から要望があること、② 公共施工であれば農振除外、農地転用手続きが不要であり早期の着手が可能であることから、市が整備を行う。

- ・上水道・汚水処理施設は、他の開発行為との均衡の観点から開発事業者による整備とし、そのうち都市計画道路内に整備し、市に帰属する施設については市が整備費用を負担する。
 - ・整備地区の雨水については、農業用水と分離して排水するために雨水排水専用管を整備する必要があり、また、流出量を抑制するために調整池等を整備する必要がある。
- 整備地区内の雨水排水専用管及び調整池等については、開発事業者による整備とし、整備後の施設が市に帰属することを前提として市が整備費用を負担する。また、整備地区外の雨水排水専用管は市が整備する。

(7) 進出事業者への優遇策

盛岡市では、新たに立地する企業や市内企業で工場等を拡充する際に、固定資産税相当額への補助等の支援を行う「工場等新設拡充促進事業補助金」などを用意しているが、本事業で立地する事業者が要件を満たす場合には活用が可能である。

(8) 地権者アンケートの概要の結果

令和4年10月に実施した地権者を対象としたアンケート調査（回答率67.3%、227件/337件）では、田・畑を所有する方の約68%が土地を売却しても良いと考えており、また、宅地を所有する方の約60%が住み続けたいとしていることから、調査結果を踏まえた開発事業者の公募内容を検討した。

(9) 財源の確保

前述のとおり、市が整備又は整備費用を負担することとしている道路等の公共インフラについて、内閣府所管のデジタル田園都市国家構想交付金のうち、地方創生推進タイプの「地方創生道整備推進交付金」などを活用することを検討している。

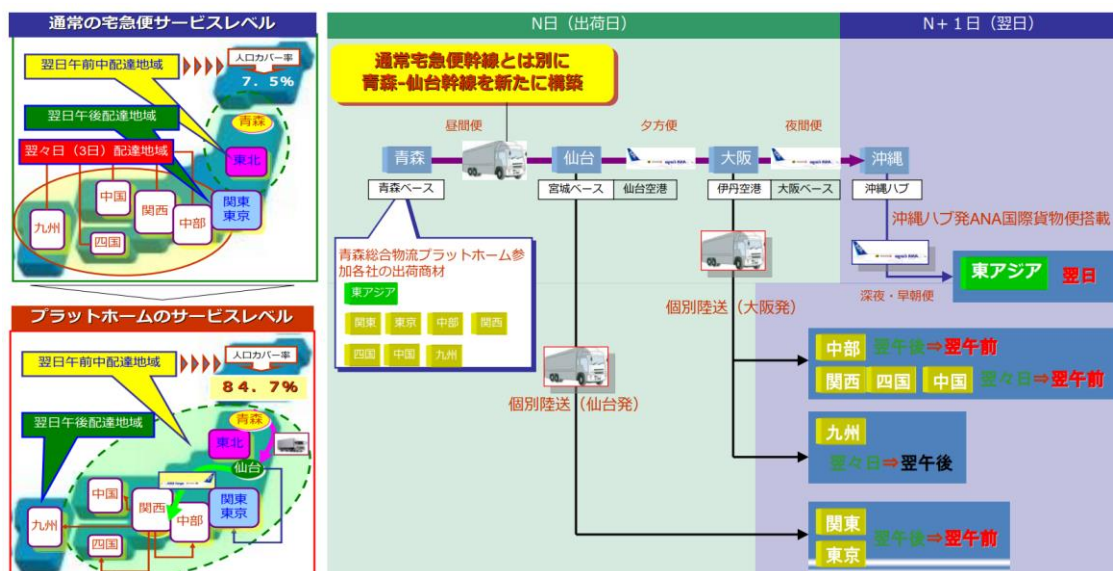
(10) 組織体制

新産業拠点形成推進事務局では、専属職員7名で本事業及び製造業等の集積を目的としたものづくり拠点を整備する「道明地区新産業等用地整備事業」を担当している。その他、農振除外等の土地利用変更手続の事務を所管する部署等に兼務職員を複数名配置している。

2 青森県

青森県では、県内農産物の付加価値向上のため、2014年7月にヤマト運輸と「青森県総合輸送プラットフォーム構築に係る連携協定」を締結し、協働で総合物流プラットフォーム「A!Premium」を構築している。従来、事業主単位での輸送では難しかった高速流通を実現した。結果として、翌日午前中までの輸送可能地域の人口カバー率を上昇させることで付加価値を創出している。

図表参1-2 A!Premiumの配送ルート



出所：青森県ホームページ

注：画像は青森県とヤマト運輸が連携協定を結んだ2014年のもの

以下、2023年11月13日に実施した担当者へのヒアリング調査の結果を記す。

- 日時：2023年11月13日（金）10：00～11：30
- 場所：オンライン
- 対応者：青森県港湾空港課 山形氏

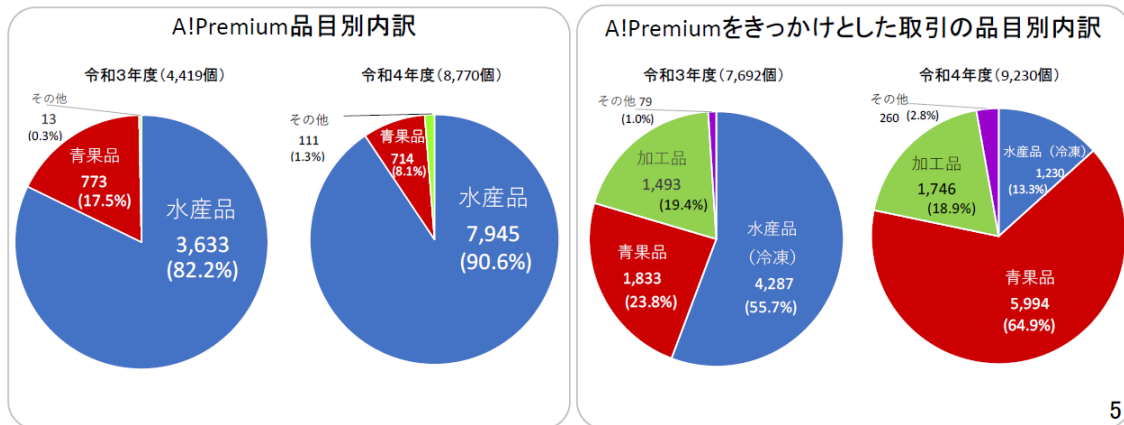
（1）A!premiumの概要

青森県とヤマト運輸との連携協定に基づき、平成27年から同グループが提供する「スピード輸送」と「保冷一貫輸送」を両立させた小口配送が魅力の物流サービスである。ヤマトの宅配便のノウハウを活用している。

コロナ禍前は、航空機を使用した「スピード輸送」で、翌日午前中配達エリアを大幅に拡大した。国内における翌日配達可能エリアの人口カバー率は、コロナ禍前で89.8%となっていた。国際線が運休になる前は、香港、台湾へは翌日中、シンガポール、タイへは翌々日中へ輸送が可能であった。

輸送品目は、水産品（魚介、貝類）が多く占め、令和4年度で90.6%（7,945個）となっている。A!Premiumをきっかけとした取引の品目別内訳は、令和4年度は青果品（りんご、もも）の割合が高くなり、64.9%（5,994個）となった。A!Premiumをきっかけとした取引とは、直接A!Premiumの輸送スキームではないが、それをきっかけとした大口輸送やA!Premiumの取り組みの一環で行われた商談会で生まれた取引を含む。

図表参1-3 A!Premiumの品目別内訳等



出所：青森県提供資料

送り先は飲食店がほとんどを占め、卸売や小売への輸送はほぼない。その他は、個人も存在している。サプライヤーの数は200者ほどとなっている。

(2) A!premiumの輸送量

海外向けの輸送を意識していたので、開始当初は国内：海外の輸送が2:1であったが、コロナ禍の令和2年度以降は、ほとんどが国内での輸送が占める。コロナ禍で海外の航空便が大幅に減少したため、国内にシフトしたが、令和2年度以降も国内は増加傾向である。

輸送先は、関東30.0%、関西24.7%、九州10.9%である。以前は国内も航空便を活用していたが、現在は陸送で運んでいる。

ヤマト運輸の配送体制の見直しにより、現在は、配送日を1日遅らせたりして対応している（中四国・九州・沖縄は翌々日の配送）。現在の海外輸送スキームでは、青森空港を活用している。青森空港は通関を備えている。コロナ禍の航空便事情による、新しい輸送スキームは実証実験をして輸送品の品質に問題ないことを確認した。

(3) A!premiumの物流以外の取組

A! premiumは販路拡大の取り組みも行っており、県産品の営業に同席したり、海外展示会の出展をサポートしている。

生産者によるライブコマースやECサイトを活用した販路拡大の取り組みを行っている。

(4) ヤマト運輸との連携の経緯について

東日本大震災からの復興策として様々な検討の結果特に地域貢献に熱心なヤマト運輸と連携して県産品の販路拡大に係る取組を行うこととなった。

A!premiumを利用する荷主（水産品や青果品の生産者）とヤマト運輸が個別契約を結ぶ。通常の宅配便より安い特別料金となっている。荷主はほとんどが生産者で、食品加工会社も少数存在する。荷主は契約料として、4,000円支払う必要がある。

この料金体制は、ヤマト運輸の企業努力によるもので、青森県の補助金等が入っていない。

A!premiumのスタートにあたり、生産者をはじめ、広くPRすることで利用者を募った。

A!premiumの実施にあたり、生産者に対し説明を行ったが、特段彼らと調整したわけではない。

A!premiumは高価格帯を取り扱うということで、既存の出荷ルートと棲み分けが出来ていると思う。

(5) その他：設備投資について

A!premiumによって、製造業、物流業の設備投資が増えたという話は聞いていない。仙台空港も設備を増強したということはないと思われる。

八戸港は、温度調整ができるようなコンテナが扱えるようにしたりして、A!premiumに関係がなく物流事業者が増えている。

参考資料2 関連企業・有識者へのヒアリング

参考資料2 関連企業・有識者へのヒアリング

本調査研究では、企業14社（メーカー2社、運輸事業者7社、商社3社、地元団体2社）、有識者4名に対するヒアリングを実施した。

道路、空港の現状や課題の解決方法について、企業、有識者から図表参2-1のようなことを伺った。

図表参2-1 道路、空港の現状と課題の解決方法

項目	現状	課題の解決方法
道路	<ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路が長崎自動車道と接続していないので不便。（運輸事業者） 長崎自動車道と繋がれば、拠点設置のニーズが出るだろう。（運輸事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路と長崎自動車道のアクセス道路の整備。（運輸事業者）
空港	<ul style="list-style-type: none"> 空輸は運賃が高いため、陸運にシフトしている。（運輸事業者） 福岡空港を利用する航空貨物の体制が確立されていて、料金も比較的低廉。（大学・研究機関等） 現状、陸運で対応できており、空輸を用いる必要はない。（メーカー） 佐賀空港は、路線・便数が少ない。貨物取扱量も非常に少なく、特に着便については極めて少ない。（運輸事業者） 本州への輸送は、北九州の方が有利。一方、九州全体への輸送を考えると、佐賀の方に分がある。北九州は空港を含めた物流の取組が盛んであるが、福岡・北九州を補完する形での佐賀南部地域活用の可能性があるのではないかと。（大学・研究機関等） 	<ul style="list-style-type: none"> 福岡空港が混雑しているため、福岡空港で運べなかったものを佐賀空港に飛ばす可能性がある。（大学・研究機関等） 福岡空港が利用できない深夜・早朝の時間帯において貨物便を就航することが望まれる。（大学・研究機関等、運輸事業者） 宅配便事業者なら貨物便を就航する可能性があるのではないかと。（運輸事業者） 福岡空港から本格的に転換させるためには、トラック事業者に対する補助金を創設する必要があるだろう。（大学・研究機関等） 脱炭素化を推進するため佐賀発便ではSAF(Sustainable Aviation Fuel)を全面導入すればよいだろう。（大学・研究機関等） 貨物便が2、3便就航すると可能性が広がるのではないかと。（運輸事業者等） ニーズが高まれば、佐賀空港にフレイターを飛ばす可能性が無いことも無い。しかし、仮に佐賀空港の活用を考えるとしたら、必ずしもフレイターというわけではなく、ベリー便の活用の検討になるだろう。（運輸事業者等）

鉄道、運輸サービスの現状や課題の解決方法について、企業、有識者から図表参 2-2 のようなことを伺った。

図表参 2-2 鉄道、運輸サービスの現状と課題の解決方法

項目	現状	解決の方法
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> • JR 貨物鍋島駅には、貨物輸送の需要が存在。(運輸事業者) • JR 貨物鍋島駅には、物流や加工を中心に農産品に関連する既存の施設が存在している。(運輸事業者) • トップリフター等の設備が不十分なことから、20 フィート以上の大型のコンテナを取扱できない。(運輸事業者) • 旅客車両での新幹線物流のトライアルは、JR 東日本で進められているが、積み込みに時間がかかるなど運用に課題がある。新幹線は深夜に運行できない。(大学・研究機関等) • 貨物専用の新幹線は、北海道で研究されているが、始まったばかりで過度な期待はできない。(大学・研究機関等) 	<ul style="list-style-type: none"> • コンテナの大型化を進める必要がある。(運輸事業者) • 冷凍・冷蔵に対応すべき。(運輸事業者)
運輸サービス	<ul style="list-style-type: none"> • 食品に関しては、フェリーや鉄道にシフトしたいという声が出ている。(運輸事業者) • 共同配送に参加したい企業から、出荷先の地図やデータを送っていただきルートを組み立てている。(運輸事業者) • 熊本周辺の半導体企業への輸送需要を引き込むことは考えられないか。(運輸事業者) • 特定貨物運送より、営業所を持たない一般貨物運送の方が 2024 年問題の対応に困るのでは無いか。(運輸事業者) • 化粧品配送に特化した物流施設の新設を検討していたが、中止した。予定地の近くに化粧品の大規模工場が建設されるため、流通網を再精査する必要が出たためである。(運輸事業者) 	<ul style="list-style-type: none"> • 小ロットの農産品については、それを取りまとめる動きが見られる。北九州の市場内に九州中の農産品を集約したストックポイントを作る流れもある。そこに輸送する地域内ストックポイントなら可能性はある。(運輸事業者、大学・研究機関等) • 特定製品に特化した物流拠点を整備してみたらどうか。(運輸事業者) • 有明海沿岸の大牟田等の工場に、部品・部材等をまとめて納入するサービスも考えられる。(運輸事業者) • 外国貨物の積み卸し、運搬、蔵置などを行うインランドデポの整備の可能性がある。本来、港湾まで空のコンテナを戻す必要がある。(大学・研究機関等)

用地、労働生産性、環境負荷、長距離輸送における中継拠点の現状や課題の解決方法について、企業、有識者から図表参 2-3 のようなことを伺った。

図表参 2-3 用地、労働生産性、環境負荷、長距離輸送における中継拠点の現状と課題の解決方法

項目	現状	解決の方法
用地	<ul style="list-style-type: none"> • 南部地域には軟弱地盤の問題があり、重厚な建物は作れないのではないかと。(運輸事業者) • 有明海沿岸道路付近に倉庫建設を検討しているが、地盤の弱さによる建設コストがネックであり、通常の倉庫を建てるよりも倍以上かかってしまうことが課題である。(運輸事業者) • 九州自動車道古賀 IC～八女 IC 沿いまで、外資を含め物流施設が多数進出している。現状、佐賀に進出するメリットは見だしづらいため、ニーズを調査してみたらどうか。(運輸事業者) • 半導体関連の化学薬品等が流出した場合には、佐賀県だけでなく、有明海周辺の他県の漁業にも影響を及ぼす可能性があるため、物流拠点からの排水には十分に配慮する必要がある。(地元団体) 	
労働生産性、環境負荷	<ul style="list-style-type: none"> • 物流施設の整備にあたり、貨物の需要、交通インフラ、労働力の3つの観点が必要。(大学・研究機関等) • 近年大手製造業では、脱炭素の対応に迫られており、輸送部門も対象となる。(大学・研究機関等) • 南部拠点に人材を集められるかが重要。空港での貨物ハンドリングに必要な機材、マンパワー・事業者の確保を行う必要がある。(大学・研究機関等) 	<ul style="list-style-type: none"> • フェリーや鉄道を活用し、モーダルシフトを促進する。(運輸事業者) • とりまとめを担う物流会社が、配車システムを使って集約拠点にトラックを手配する。(運輸事業者)
長距離輸送における中継拠点	<ul style="list-style-type: none"> • 同一市場に複数の輸送会社が各々納品している。(運輸事業者) • 1台の車両が複数の集荷場を周り、複数の市場に納品している。(地元団体) • 航空貨物で運ぶものとしては、半導体、宅配便、医薬品が可能性として考えられる。なお、なお、半導体関連の特殊貨物を運べない可能性もある。(大学・研究機関等) 	<ul style="list-style-type: none"> • 大ロット品は、直接市場に幹線輸送しているが、今後フェリーや鉄道の利用を検討する。(運輸事業者) • 小ロット品を集約して市場に輸送するストックポイントを整備する。(地元団体)

農産品関連の輸送、半導体関連製品の輸送の現状や課題の解決方法について、企業、有識者から図表参2-4のようなことを伺った。

図表参2-4 農産品関連の輸送、半導体関連製品の輸送の現状と課題の解決方法

項目	現状	解決の方法
農産品関連の輸送	<ul style="list-style-type: none"> • 農産品に関して、市場機能、物流機能の連携可能性がある。(地元団体) 	<ul style="list-style-type: none"> • 物流拠点を併設した卸売拠点の整備。さらに、食品工場、飲食店等を含む一体化した施設を整備する方向もある。(地元団体)
半導体関連製品の輸送	<ul style="list-style-type: none"> • 熊本のTSMC関連の半導体関連の建設資材等が増えている。工場が稼働したら、製造物の輸送も増えるのではないか。(運輸事業者) • 菊池市の半導体工場が拡大するのに合わせて営業所を整備した。(運輸事業者) • 半導体製造に必要な薬品を保管する倉庫が不足している。(商社) • 佐賀・長崎で取り扱っている半導体関連の製品はない。(商社) • 半導体の前工程のプロセスに必要な化学製品を扱う倉庫は、工場に近い方が望ましい。(商社) • 佐賀市は、SUMCO(伊万里)、SONY(諫早)、ローム・アポロ(筑後)などの中間に位置し、ポテンシャルは高い。(商社) 	<ul style="list-style-type: none"> • 需要(大きな製造拠点)がなければ、物流拠点ができづらいので、できれば工場も誘致することが望ましい(運輸事業者) • 安全に薬品を保管・貯蔵できる倉庫を整備(商社) • 半導体関連の化学製品のうち、汎用的なものは倉庫が工場の近くにある必要はないことから、これらを取扱う物流拠点は考えられる。(商社) • 材料メーカー、商社、運輸事業者が入居するテナント型の物流施設は、家賃を低く設定すれば、可能性があるのではないか。交流スペースをつくれば、入居企業同士のコミュニケーションを促すこともできる(商社)

調查研究委員名簿

調査研究委員名簿

委員長	矢野 裕児	(流通経済大学 流通情報学部長)
委員	有馬 隆文	(佐賀県有明海漁業協同組合 販売部兼生産利用部 部長)
	石橋 孝行	(小糸九州株式会社 生産管理部 部長)
	大坪 武司	(日本通運株式会社 久留米支店 佐賀営業支店 支店長)
	福岡 桂	(佐賀商工会議所 副会頭)
	馬渡 雅敏	(公益社団法人佐賀県トラック協会 会長)
	山口 勇人	(佐賀県農業協同組合 本所 営農経済企画部 次長)
	池田 一善	(佐賀市 副市長)
	武富 将志	(佐賀市 政策推進部 部長)
	日向 和史	(地方自治研究機構 総務部長兼調査研究部長)
事務局	白濱 芳美	(佐賀市 政策推進部 企画政策課長)
	富永 誠一	(佐賀市 政策推進部 企画政策課 副課長兼企画係長)
	川上 高志	(佐賀市 政策推進部 企画政策課 主査)
	川崎 浩	(佐賀市 政策推進部 駐屯地対策室 室長)
	中島 亮	(佐賀市 政策推進部 駐屯地対策室 副室長)
	西村 幸大	(佐賀市 政策推進部 駐屯地対策室 主査)
	山本 史門	(地方自治研究機構 調査研究部 主任研究員)
	杉浦 海輝	(地方自治研究機構 調査研究部 研究員)
	岡野 秀之	(九州経済調査協会 常務理事兼事業開発部長)
	南 源来	(九州経済調査協会 事業開発部 研究員)
	河村 奏瑛	(九州経済調査協会 事業開発部 研究員)

物流拠点設置における地域経済活性化の可能性
に関する調査研究

－令和6年3月発行－

佐賀市

〒840-8501

佐賀市栄町1番1号

電話 0952-24-3151（代表）

一般財団法人 地方自治研究機構

〒104-0061

東京都中央区銀座7-14-16 太陽銀座ビル2階

電話 03-5148-0661（代表）

リサイクル適性 (A)

この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。