

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 概要版

1 調査の背景・目的

佐賀市の人口は、2000年をピークに今後の減少が見込まれており、少子・高齢化の進行による人口構造の変化は、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。また、物流業界では、労働時間の上限を規定する2024年問題が特に大きな影響を及ぼすと目されている。そのような中、佐賀市南部地域（以下、南部地域）は、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、交通インフラを活用することにより、2024年問題にも対応した形で、地域の活性化を促す可能性があると考えられる。

本調査研究では、これらの諸課題の克服や地域経済の活性化を実現し、活力に満ちた持続可能な地域社会の構築のために、佐賀市の物流拠点構想に関する現状分析や企業の投資意欲の確認等を行い、佐賀市の特性にあった物流拠点のあり方の基本的な方向性の調査研究を行った。

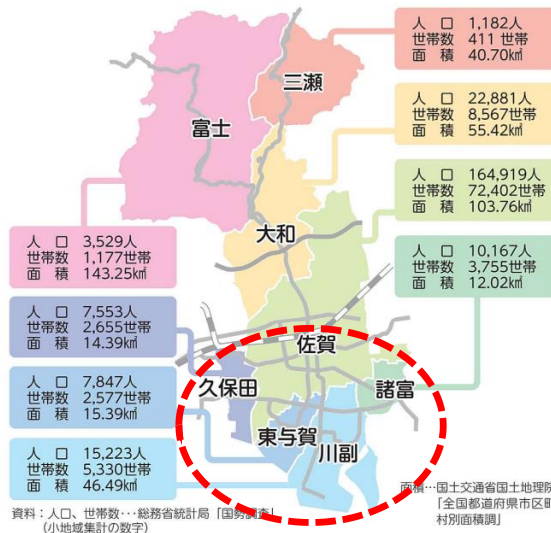
2 調査研究を取り巻く環境

(1) 佐賀市を取り巻く環境の変化

佐賀市の人口は、令和2年で233,301人となっており、将来人口推計では、2045年には20万人を下回ると予測されており、また、若年層の転出超過により、年少人口や生産年齢人口も構成比が低下してきている。

一方、経済の面においては、令和元年度までの市内総生産は増加傾向にあるものの、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。

また、労働力の面では、佐賀市の15歳以上の就業者数は、平成12年以降は11万人台で推移しているものの減少傾向である。また、佐賀市は、佐賀市内に居住する常住従業者だけでなく、市外からの通勤者も多い状況である。



(2) 南部地域の現状

佐賀市南部地域は、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』の中間に位置している。また、九州における首都圏、関西圏等へ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。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。

交通インフラとしては、『JR 鍋島駅』、『佐賀空港』に加え、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。なお、佐賀市区間においては、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路ともに未整備の区間が存在する。

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ことから、多種の農産品の生産地となっている一方で、製造品出荷額や商品販売額はあまり大きくない。そのため、物流需要に関しては、農水産業に関連するの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。

また、物流拠点を設立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、南部地域は市街化調整区域が多く占めていることや、沈下の懸念がある軟弱な地盤のエリアが存在している。そのため、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

物流の 2024 年問題がもたらす課題として、①トラックドライバーの労働時間の減少、②トラック輸送リソースの減少、③モノが運ばなくなる・作れなくなるといったものが発生する。

また、カーボンニュートラルを目指す上では、運輸部門の二酸化炭素排出量削減、脱炭素対応が重要となる。

3 目指すべき姿

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、以下のような姿が考えられる。

(1) 長距離輸送におけるストックポイント（中継地点）

西九州地域におけるピーマン、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小さい農産品（小ロット品）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。

(2) 地域特産物の飲食・販売施設を兼ねた物流拠点

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、青果市場、食品加工施設、「食」の商業施設、冷凍・冷蔵倉庫などのような「食」関連施設を集積させる。

(3) 半導体関連を含む工業製品の物流拠点

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。その上で、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。

(4) 災害時に貢献できる物流拠点

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、被災者に避難場所としてスペースを開放する。また、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。

(5) 2024年問題や環境課題に対応する物流拠点

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、ストックポイント（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）を推進する。

また、物流拠点内の業務においては、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。

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。

4 物流拠点形成に向けた方向性

「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。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。この方向性についてとりまとめたものが下図である。

方 向 性		内 容	
ヒト	1) 企業立地の促進	誘致	・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	・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	・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	・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	・貨物便の就航 ・滑走路の延長 ・平行誘導路の設置 など
		鉄道	・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	・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	

5 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。また、物流拠点の形成は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

物流産業への効果としては、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。さらに、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。