

「アジアの物流と北九州」

国土交通省大臣官房物流審議官

重田 雅史氏



【略歴】

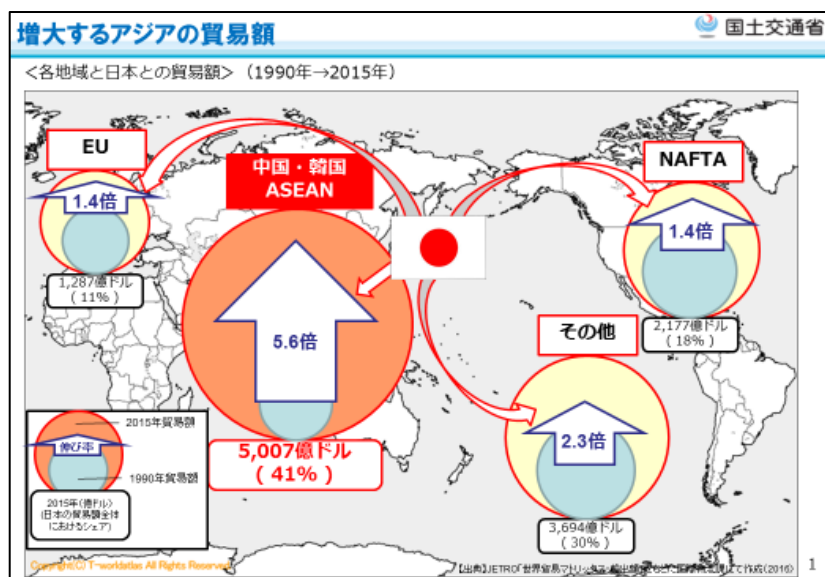
1983 年運輸省入省、2001 年国際観光振興会パリ観光宣伝事務所長、2004 年内閣官房副長官補付内閣参事官、2006 年国土交通省総合政策局観光地域振興課長、2008 年同省海事局内航課長、2009 年同省中国運輸局次長、2010 年同省大臣官房参事官（会計）、2011 年同省大臣官房会計課長、2012 年同省航空局交通管制部長、2014 年同省航空局次長、2016 年より現職。

●はじめに

皆様、こんにちは。只今ご紹介頂きました国土交通省の重田でございます。本日は45分ほど時間を頂いて、「アジアの物流と北九州」というテーマでお話をしようということなので、3点ほど皆様方には私の問題意識なり、その結論を申し上げたいと思います。まず1点目は、そもそもアジアの物流が今どういう動きで変化していて、その中で北九州という地域にとって最も大切なことは何なんだろうかという、そもそもの話が1つと、もう1つはしからば北九州は非常に恵まれている港や空港を持っていますが、こういった巨大な交通インフラというものを戦略的に使いこなしているのかいないのか、あるいはしうるのか、こういったことを2点目に申し上げたいと思います。3点目は日本というか、世界的にもそうなんですが、物の流れを司るメカニズムが随分変わってきています。物流のこの変革というものをどういうふうに捉え、政府としてはどのような方向でこれに対処していきたいのかということ、少し高いところからではございますが申し上げたいという3つであります。

●アジアの物流の変化

～増大するアジアの貿易額～



まず1点目ですけれども、アジア物流の変化と北九州にとって大切なことって何だろうということなんですが、北九州に限らず地域の創生とか、地域の活性化とか地域の振興というテーマというのは普遍的でありますし、皆さん日々考えておられることだと思いますが、突き詰めていくと、やはり地域に立派な雇用が生

まれて、所得が入り、そして税収が自律的に入ることが即ち振興の中身じゃないかと思います。そのためにはやはり税源を作る必要があつて、税源は立地事業所と人口です。従つてこの地域に立地している産業とか企業が十分国際マーケットで勝ちうる競争力を維持していく、そういった条件整備が必要になります。突き詰めていくとまたこれもそうなんですが、特にメーカー、卸売り系では物流のコストと品質がそういう競争力を規定しますので、競争力を十分発揮するに足りうる物流になっているのかというようなことがやはり重要なことだと思います。この表には書いてませんが、日本の物流の変化というのは、この四半世紀で随分変わりました。まず国内物流は 1991 年がピークで、大体 67 億トンでした。今は 48 億トン、4 分の 1 位、落ちちゃって低い安定ということになっています。

それと国際物流のほうは大体この四半世紀で 6 億トンから 10 億トンに増えております。何が言いたいかというと、国内はやはり成熟マーケットになって、物の流れはある意味では低い安定ということになっていますし、国際の方は逆に色々と経済変化はありますけれども、順調に伸びているということでもあります。

それは簡単なことでありまして、この四半世紀で随分日本の企業さんは海外に移転しました。生産拠点、アセンブルは全部海外で行われるようになっていきます。特にアジア中心に伸びてまいりました。従つて国内で今まで動いていたものがアジアで動く。あるいは日本とアジアの間で基幹部品が動く。こういう構図に変わったこと、つまり水平分業の進行がそういう物流の変化を促している 1 つの大きな要素でありますし、もっと言いますと色んな商品そのものも小型軽量、多頻度化という物流の特徴がそれを加速化させているということでもあります。

ではこの表に書いてありますのは、この四半世紀で小さい丸と大きい丸がありますが、中国、韓国、ASEAN と日本の現在の取引額は 5 千億ドルです。これはある意味では日本の取引の 4 割は中国、韓国、ASEAN になっておりますけれども、四半世紀前は実はもっと小さかったんですね。むしろ NAFTA、EU つまり北米とヨーロッパと付き合いの方が遥かに大きかったわけであります。これで申し上げたいのは、今は物の動き、人の動きもそうですし、要はアジアを中心に膨らんだマーケットの中で、このマーケットをどういうふうに分配するかと、あるいは勝ち取るかということが国際マーケットでは重要なことになっております。

～高度化、高品質化するアジアの物流～

ではこれから 25 年後、このアジアのマーケットはどうなるんだろうかということを予測するのがなかなか難しいわけではありますけれども、その手がかりはあると思っています。そのときのキーワードってというのは 2 つあって、1 つは「チャイナ・プラス・ワン」であります。1980 年代から 90 年代にかけては、NIES と言われる台湾、香港、韓国、こういったところへの進出というものが成長の激しいエリアでありましたけれど、90 年から 2000 年にかけては中国であります。そして 2010 年にかけては ASEAN のいわゆるマレーシアあたりまで含めて動きが広まっております。これもチャイナリスクというものを考えての色々な展開上の戦略だと思いますが、チャイナ・プラス・ワンという形で中国のみならず ASEAN10 に色々足並みが違いますが、確実に広がっていく。それが 1 つの特徴、あるいはキーワードかと思いますが、もう 1 つのキーワードはやはり「生産から消費へ」ということだと思っています。これは中国を例に挙げると一番分かりやすいんですが、中国は世界の工場、生産拠点になっているというのは誰もが分かり切っていることでありますが、一方で同時に大消費国であります。それと同じことは ASEAN の各国においても程度の差こそあれ人々の生活がやはり豊かになりつつあります。そういった中での物流の変化というのは見逃すことはできないんじゃないかと思っています。

そうしますと結局今後のアジアの物流というのが、一体どういうふうになるかということ、1 つは要するに中国、ベトナム、タイだけじゃない。ASEAN 10 全体に経済の活性、そして物流ネットワークがやはり広がっていくだろうということと、もう 1 点は、生産物流だけでなくいわゆる消費者物流、つまり物流の高度化と高品質化がアジア全体に広がっていくという動きは確実に進むんじゃないかというふうに思っております。例えば、今アジアの域内ではコールドチェーンの形成が 1 つの課題になっています。日本では当たり前のように宅配便であれ、日本郵便でもやっていますけれども、なかなか冷蔵、冷凍、常温の三温区分でちゃんと品物をドアツードアで運ぶというのは非常に難しいことなんですけれど、業界ではよく言われているんですが、GDP が一人人口当たり 3 千ドルを超えると、各家庭に冷蔵庫が入ります。

そうするといわゆる単価の高いものというか付加価値の高いものの食生活が広がっていく。外食もそ

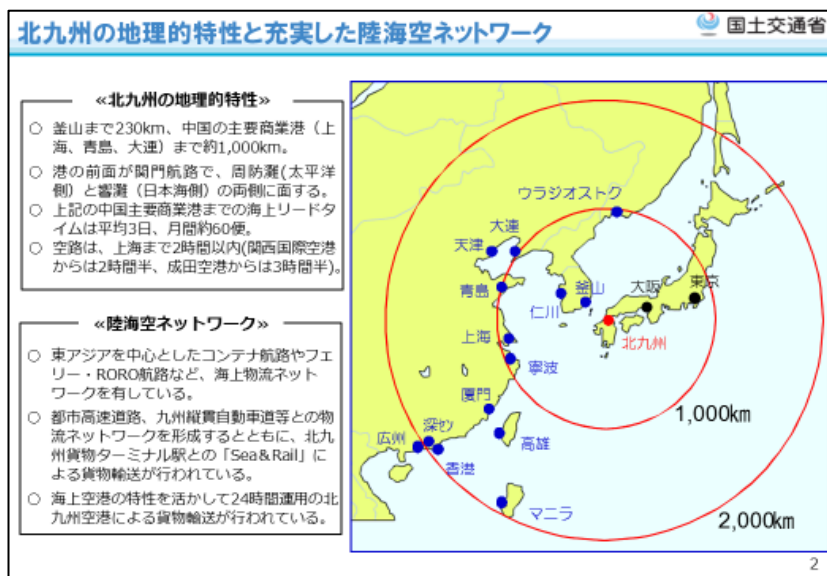
うであります。そういう意味では一段上の物流システムというものに変質していく1つのきっかけが、その基準と言われているんですが、ASEAN10はまだまだこれから平均で3千ドルっていない国もありますけども、そういう国でも首都圏とか都市化されているところでは軽く超えているんですね。そういう意味で先ほど申し上げたような物流の高品質化、高度化というものは進んでいくだろうということでもありますし、あと日本はなまじっか携帯電話でiモードがあったものですからスマホの保有率が大体まだ5割程度という調査もあったと思うんですが、中国もそうですしASEANの国々も皆そうなんですが、実は携帯をふっ飛ばしていきなりスマホに入っていくんですね。だから国によっては大体安いスマホであれば若い人はみんな持っていますから保持率は大体8割9割当たり前みたいになっちゃってるんです。

何が言いたいかというと、そういう世界だとなんて云うんですかね、経済学の先生に言わせると、フログリップというらしいんですが、要は段をおって成長していくものが、こういう新興国ではいきなりスマホから入る。つまり固定電話とか携帯をすっ飛ばして、いきなりコミュニケーション手段としてスマホに入る。で、スマホに入ると何が起きるかという、小売り店舗がないですから、いわゆるeコマースがものすごく流行るんですね。だからスーパーもコンビニもあるいはデパートもないのに、つまり宅配マーケットはものすごく広がる。これがいわゆるASEANにおける物流の高品質化と云われるものの1つの裏舞台になっているわけでありまして、これがやはり今後、さらに日本との関係で非常に重要なキーワードになるというように思っております。

日本とアジアとの関係においての物流も、これはトン数を見ているので数量だけのことを言っていますが、実は数量だけじゃなくて、物流の質の変化にどういうふうにくまなく対応する必要があるということです。北九州という地域を考えたときにその辺の動きというものを念頭に入れた戦略というものが果たしてあるのかどうか、こういったようなところがやはり1つ問われているんじゃないかと思います。

●物流の観点からみる北九州の強み

～北九州の地政学的優位性～



2つ目のテーマですけれども、北九州は本当に立派な港と空港というのを
お持ちであります。全国至る都市でこ
んなものをみんな持っているわけでは
ありません。北九州におけるこの2つ
の交通インフラというものが、果たし
て戦略的にマネージメントされている
のかどうかという点からいくつかお話

ししたいと思っております。北九州にいらっしゃるとお分かりにならないことかもしれませんが、実は
非常に強みがあると思っております。羨ましい位の強みがあるというふうに他の都市は考える人が多い
のではなかと思っております、じゃあその強みは何かというと2つあると思っております。

1つは、東アジアにおける地政学的優位性です。この図は北九州を中心に1,000キロ、2,000キロで
絵を描いてもらいましたが、大阪を中心に絵を描くのと東京を中心に絵を描くのとでは左側にあるいわ
ゆる急成長エリアと言われる都市が、東京だとやはり外れちゃうんですね。北九州だとスパッと全部
2,000キロに入っちゃうんです。2,000キロに入るというのは実に重要な意味があります。これは海運
で言うと1日の差ですが、航空でいうとここが非常にポイントで、いわゆるLCCと呼ばれるような低コ
ストキャリアが今伸びているんですが、これが就航しうる範囲かどうか、あるいは優位性を発揮できる
範囲かどうかというのが大体2,000キロ3時間ルールというのがあります。日本全国90空港ありますが
が、ここにスパッと左側の青い点が主要な都市が全部入る空港というのは意外とないんです。北九州は
ある意味では非常に恵まれた位置にあるということです。これが1点。

～高度で先端的な産業集積性～

あとはここに一応失礼ながら立地している企業群を全部拾って書いてみましたが、先ほど小幡会長か



らもご紹介がありましたけれど

も、日本中の1700市町村のどの都市よりもいち早く近代化、工業化した、ある意味ではそういった歴史の上に、非常に高度で先端的な産業が集積しているということですね。集積の強みですね。これは他の都市が真似しようと思ってもなかなか真似ができるものではない

ということでもあります。従いまして、私どもが考える北九州の強みというのは、1つは地政学的優位性、それともう1つは高度で先端的な産業集積性、この2つじゃないかと思っております。もちろんもっとも強い良いところはあるんだぞ、お前が知らないだけだということかもしれませんが、私が物流の観点から見ると、この2つは非常に強いんじゃないかと思います。この2つの強みを果たしてうまく活かされているのかどうかというのを見てみたいと思います。

～北九州の強みを活かして：①空のネットワーク～

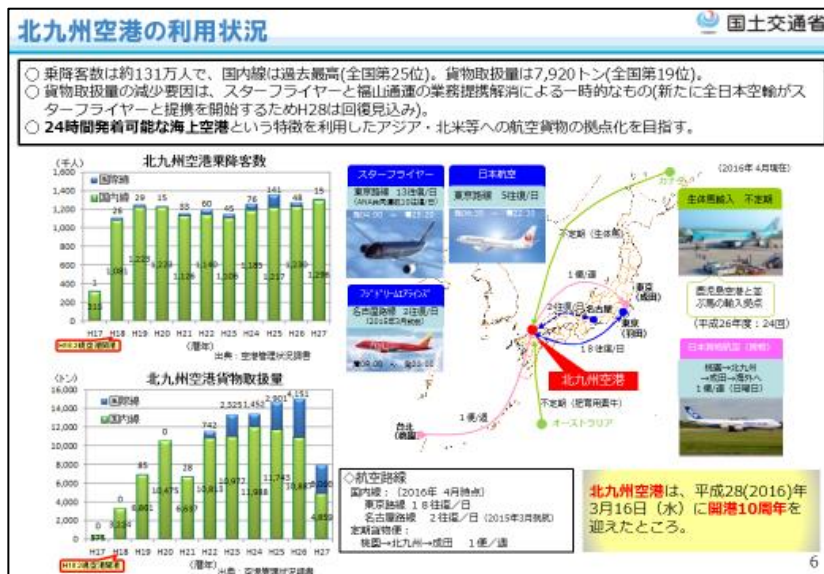
先ほど申し上げたように、今航空の世界。例えば北九州空港って、立派な空港があります。お隣の福岡空港が非常に元気がいいんで若干霞んで見えるかもしれませんが、非常にいい空港だと思っております。現実にも開港10年を迎えますけれども、順調に伸びてきているんじゃないかと思います。実は航空政策も随分この5年間で変わってきました。何が一番変わったかということ、航空の自由化ということのを大いに進めるということになりました。オープンスカイ政策と云われるものであります。政府と政府が乗り入れ企業、あるいは路線数等々を色々お互い権益配分するという約束事から要は自由に入ってもらおうじゃないかということで、お互いの国が約束し合えば、企業が進出したければどんどん入ってくれと、こういう時代に今は変わってきています。一部羽田とか成田とか混雑空港の例外はありますが、基

本的には世界中の航空会社が北九州に飛んでこようと思えば誰もそれを阻害する人はいないわけであり
ます。そういう意味では規制の大幅な緩和が進み航空自由化という流れがこの5年で定着しつつありま
す。

いわば空の流通革命が今起きているわけであります。実際数字で若干ご説明申し上げますと、お隣中国
との間でオープンスカイが合意したのがちょうど4年前の2012年ですけれども、その前と後で乗り入
れ航空会社数は9社から17社に倍増えています。それとあと便数も650便が1,100便ですから、大体
ざくっと倍になっています。日本から見るとお得意さんである台湾ですが、日台のオープンスカイ合意
がちょうど5年前に締結しましたが、そのときからビフォーアフターで比べると乗り入れ航空会社は4
社から11社、便数が大体220から550、大体2.5倍位まで増えています。福岡がパンパンになっている
のもこういう背景があるからであります。

一方、乗り入れる企業の顔ぶれですね。伝統的にはFSCと呼ばれるいわゆるJALさんとかANAさん
とか、小売業界で例えれば百貨店みたいな人達ですけれど、こういうところはなかなか動きが素早くあり
ません。いくら就航をお願いしてもなかなか増えない。ところがいわゆるLCCと言われているローコス
トキャリアですね。この人達は需要があればそこを見繕ってどんどん入ってきます。そういう意味では
福岡空港とか他の九州の空港なんかもこういった、特に外資系のLCCが魅力あると思えばいくらかでも入
ってきている状態であります。そういう意味では、北九州にどうして来ないのかなというのは非常に私
も不思議に思うのですが、今まではやはりお隣の福岡が相当まだ余裕があった時代の産物として就航を
どんどんしてきましたけれども、残念なことというか、福岡の方がいらっしゃったら申し訳ないです
が、去年混雑空港に航空法上の規制をかけることにしました。

実際相当の遅延が生じているということと、安全問題もありますので、それと騒音規制の問題があり
まして、地元とのお約束を守れなくなっているということもありました。そういう意味では発着回数を
制限することを昨年から始めました。そうすると今までなかなか福岡空港にどんどん入れている人達も
実は入りにくくなっているということがあります。それとこれは福岡空港のほうは今後ターミナルビル
をセットバックして誘導路を増やす。あるいはもう一本滑走路を造ってコンセッションとして民営化す
る。こういった方針はもう決まっていて今着実に進んでいるところですが、仮にこれが成功してもです
ね、福岡の場合の致命的な問題は、夜朝飛ばないことであります。



都市のセンターにある空港の宿命ですけれども、やはり深夜早朝使えないということは、LCCは回転率です、ね、一日何便飛ぶかと一日飛行機を何回飛ばすかという回転率を上げようとするときの障害になりますし、24時間の物流という視点からいうと、貨物便あるいは貨物を中心とした流通に関していうと、非常に

制約が強すぎる。そういうある意味では非常に福岡空港に強さはあるんですけども、どうしても克服できない弱さもあると。で、克服できない弱さもカバーするのはここなんです。やはり北九州なんです。ね。

北九州は24時間空港です。日本に90の空港がありますが、24時間運用している空港っていくつあるかご存知ですかね。6つしかないんですよ。千歳と羽田と中部、関空、那覇、そして北九州です。この6つしかない空港の24時間運用能力というものをもっとマーケットで活かすべきだと思うし、活かす強みではないかというように思っています。これは北九州の方で大型汽船用のエプロンスポットを今一応整備しているわけでありまして、すぐ横に護岸があつて、シー&エアーをやろうと思えば結構やれるじゃんという1つの絵なんです。お手本になるかどうか、あるいはベンチマークになるかどうかあれですが、中部国際空港という空港が知多半島にあるんですけど、ここはシー&エアーをある意味では空港の機能としてビルトインして、これが成功している事例の1つです。

現在ボーイング社の組み立て工場はシアトルですが、そこに向けてこの空港で三菱、川崎、富士重工の三重工が胴体の一部を造ってまして、これをここに海で運んできたものをここで積み替えて、シアトルに持って行くというような輸送形態一物流が成立しています。これは何というんです、三菱さん、川崎さん、あるいは富士重工さんから見れば、この空港があつて、1つボーイングの製造ラインに組み込まれて世界システムになったという言い方も可能ですし、逆にこの空港があるが故に、地域産業そのものが宇宙産業というか、そういう意味では宇宙産業基地化するというふうに、空港がその地域の

産業の有り様を変えていく1つのきっかけになっている部分もあります。

ここは考えようなんです、空港と地域の産業というものが、やはりお互いにいい関係というか、お互いがお互いを変えていく、そういう関係になっていくと非常にウィン＆ウィンでいいものになっていくんじゃないかなという気がします。つまりこれはボーイング社のシステムに組み込まれなかったら、なかなか船を造ったり色んなタービンを造ったりするんですけども、宇宙産業基地化なんていうことまでにはなかなかならなかったと思うんです。こういうことで中部国際空港の24時間物流システムが地域の産業を高度化したともいえるわけであります。こういうのって北九州空港と北九州に存在する色んな産業集積との関係を考えるときの1つのヒントになるんじゃないかということで、まあ一応これを取り上げてみましたが、そういう24時間でやっているが故に運びにくいものも運べる、あるいは運びにくいもの故に運びにくいものを修理したり、あるいは加工したり、そういう産業がやはり根付く。こういう関係を福岡ではできませんが、北九州では可能なんじゃないかということが1つあるかと思います。

～北九州の強みを活かして：②海のネットワーク～

あともう1つ海の方の話もさせて頂きたいんですが、海もここはやはり船どころというか、国際フェリーもフェリーもRORO船もですね、非常にたくさん産業集積があるが故にきているんですけども、現在1つの国内物流のトレンドなんです、幹線での輸送について、モーダルシフトというのが非常に長年進まなかったものが今一挙に進みそうなトレンド一気配になっています。これはメーカーさんとか卸の皆さんのほうがお詳しいと思うんですけども、やはり環境対策とかCSRという観点ももちろんないことはないんですが、トラック、特に10トン車のドライバーの皆さんの人材不足、労働力不足が相当深刻だということもありまして、実は2年半前ですかね、消費税が5%から8%に上がったときに、駆け込み需要みたいなものがあって、その際メーカーさんとかが場合によっては生産調整せざるを得ないぐらいトラックを手配するのが難しかったという非常に厳しい経験をされたということもあって、現在トラックに余りにも偏った物流システムというものを少し変えようと。

どう変えるかという、コスト削減というのはもちろんありますので、共同輸送をやる。共同輸送だけではなくて、鉄道とか海運ですね。これを必ずしもロングレンジでなくても中距離位でも安定輸送のために確保しておくという動きが広がっています。そういう意味ではモーダルシフトというのは長年政府の政策として旗を振ってきました、なかなか進みにくい話ではあったんですが、最近の物流のトレンドとして安定輸送ということと、リタndanシーの確保、そういった意味で鉄道と海運の幹線における役割について改めて認識が進んでおり、現実にはかなり進みつつあります。

船会社さんのほうもちょうど更新期に当たっているんだと思いますが、相当意欲的な設備投資をされております。4隻が4隻、2隻が2隻という入れ替えであっても大体大型化を進められておりますので、輸送能力としては4割から7割位上がっているのではないかと思います。そういう意味では十分受け皿としての船といったもののネットワークの質的向上、量的拡大という中で、かなり北九州地区における国内の集約拠点化は進むんじゃないかと思いますし、その潜在能力は極めて高いと思っています。

それを踏まえてさらに国際的なフィーダーにどうつなげていくかという意味で、これも地政学的な優位性がやっぱり生きるわけであります。これは日産自動車九州さんの事例ですけど、日産自動車のアッセンブルを行う際に、部品を韓国の中で26社のメーカーが作っていらっしゃるそうです。ここでミルラン方式で部品をグアーツと集めて、そこでシャーシで持ってきます。そのシャーシのままこの工場に持ってくるということで、従前はバラバラで持ってきていた時代は40日もかかっていたものが、6日になりましたとか、在庫を大幅に減らしましたとか、発注を6日前発注でジャストインタイムでできるとか、要は単純なことで日韓の両方のナンバープレートを貼ったシャーシをそのまま動かしているケースです。そういう非常にある意味では物的なシームレス化を進めるだけで、物流コストあるいは物流サービスが飛躍的によくなる。これも九州に工場があるからこれが可能な仕組みじゃないかというふうに思いますし、韓国との海上距離が非常に塩梅のいい距離だということでもあります。そういう意味では集積の強みと地政学的な優位性がうまく物流の高度化という形で結実した事例じゃないかと思います。

そういう意味では繰り返しになりますが、港あるいは空港というものをもっと有効に活用していくという方法は色んなものを参考にしていけば、まだまだ広がる可能性は高いんじゃないかというふうに期待申し上げるところであります。

北九州空港と福岡空港の連携強化ということは避けて通れない話だと思いますし、北部九州の経済力から言えば、空港は2つ持っていて当たり前だという規模だと思います。そういう意味では福岡県の皆さんがこういうお考えで私どもに要望頂いておりますけれど、すべて直ちに実現するということは難しいかとも思いますけども、1つ1つ課題を解決していくことが大切かなと思います。

やはりエアラインの皆さんの立場になってエアポートセールスをされた方がいいんじゃないかと思います。特に先ほど申し上げたように、今伸びしろが高いのは伝統的なフルサービスキャリアではなくて、ある意味ではアジアをベースにしたLCCネットワークの企業です。こういう人達というのは、入るのも早いですが出るのも早いみたいなのところもありますが、経済合理性が非常に明確な人たちです。そういう意味では何というか北九州に就航するメリットは何なのかということを、地元経済界の皆さんと行政当局とよくよく思いつきで言うんじゃないくて、戦略的に訴えかけるということが重要なのかなという気が致します。スターフライヤーが国際線を撤退しちゃったので少し元気がないところもありますけれども、スターフライヤーの方も経営改善が進んで、全日空との連携の中で順次黒字化をしていますので、そういったところもある程度体力が回復すればですね、旅客の方の国際線についてもまた広がりが出てくるんじゃないかというふうに思っております。

●日本の物流の変化と政府の政策

～業務効率の改善と収益性の向上～



それと3つ目の話であります、日本の物流の変化と政府の政策ということについて最後に3つ目としてお話しさせて頂きたいと思います。日本の物流で中心的役割はもちろんトラックが9割を担っているわけではありますけれども、鉄道、海運、

航空、それぞれ特徴を持ったマーケットで生きています。今一番問題なのは、やはり安倍政権は GDP600 兆円を目指す成長戦略をやっていくと。ところが労働人口はどんどん減っていくわけでありますから、成長って言ったって、今と同じ生産方式を維持しているだけでは必ずマイナスになっちゃうわけでありますから、1人当たりの生産性を上げていくっていうやり方でないと、成長ということはできません。成長がなければ配分もありませんから、日本全体の財政も回っていかないということなんで、何が何でも成長を目指すための生産性革命というものが物流のみならず色んな産業領域で大きな課題ですし、またチャレンジであろうと思っています。

物流の世界は、特に労働集約的なオペレーションからなる塊でありますので、要するに改善すべきものという観点から見ると、宝の山みたいなところがあります。生産性を上げるというのは単純な計算式から出てきます。つまり付加価値額×業務効率です。付加価値額というのは平たく言うと売り上げ、収益というふうに見て頂ければいいし、あと業務効率は効率性であります。一人頭どれだけの仕事ができるかということであります。要は売上げを増やすか、あとは一人頭の高生産高、働きをよくするかどっちかをやるかあるいは両方やるか、両方やることによって始めて生産性というのが上がるんですけども、効率を上げていくやり方はアングロサクソンというか北米の人たちがすごい得意な技で、インターネット、IoT を活用したり、ビックデータを分析して無駄を排除して、そしてそれをある程度コンピューターで反復計測、そして AI を使って予測させるというマシーンとかメカニズムを使って効率を上げていくというやり方は実は業務効率の改善にものすごく効いていて、それはどっちかというとアメリカとかアングロサクソンが好きなやり方です。

もう一方は付加価値額、つまり売り上げを高めるというのは、むしろヨーロッパの大陸が得意なところでブランド戦略と言われるやつですね。つまりフランスのワインは安売りしません。スイスの時計も安売りしません。手間暇かけても、つまり効率は悪くても高い値段で売するというやり方ですね。どっちとも間違いじゃないですけども、日本の場合は両方いいとこ取りで頑張っていけば、それなりにまだまだ物流で飯を食っていい生活をすることも可能なんじゃないかというのが生産性革命の狙いであります。ここにトラック物流の刷新とかコンテナ輸送の刷新、港湾の刷新、海運を刷新しようぜということで、国交省で進めている施策を一応網羅的に書いてありますが、狙いはそういうつまり儲ける価値のあるものはしっかり運賃と料金を頂き、頂けるようなサービスをするということでありまして、一方で、

やはり今までのように人手がどんどん集まるという前提、時給千円も出せばパートの労働はすぐ捕まえられるということを前提に成り立ったオペレーションを改める。場合によっては、倉庫は自動化するし、ピッキングもIoT化させるし、あと車だって無人運転が果たしてどこまで安全性が確保できるかというチャレンジはありますが、できるだけ人手に頼らないスマート化を進めていくとか、そういう発想で道路、トラック、船、そして港、こういったようなところを見渡すと色々改善することが必要だし、一定の目標を持って取り組もうということを今一生懸命やっております。

●おわりに

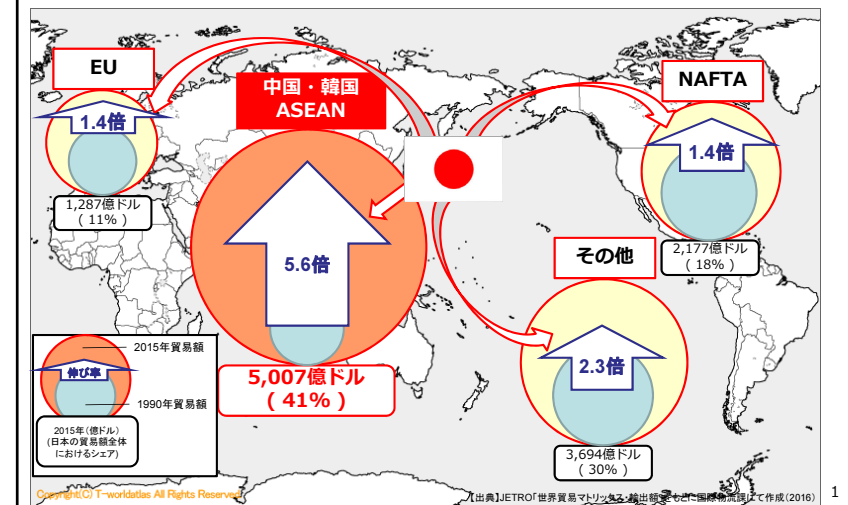
多分北九州というか、九州を巡る物流の変化もこういった中でどういうふうにそれぞれの荷主さん、発荷主、受荷主、物流の企業の皆さんが共通してソリューションを見つけていくしかないんだと思うんですね。そういったようなこれからの物流をどう改革していくかというときのキーワードは、やはり「連携」だと思うんですね。個々のメーカーさんとか、スーパー、卸、あるいは巨大小売店、あるいは巨大システム物流企業が個々の企業単位でいくら合理化、効率化、省力化、そしてサービスの高度化をしようと思っても、なかなかチェーンシステムでやっている以上は、相手あってなので意味がないんですね。部分最適にしかないことっていうのは、お互いにウィン&ウィンにならない。そういう意味では複数の人たちが連携して効率化と高度化を進めていく。こういったようなものに対しては色々と政府として支援しようじゃないかというような仕組みを先の国会で一応作って、この10月1日から施行させて頂いております。本日は九州運輸局長の佐々木さんも来ていらっしゃいますが、彼のところでこういうようなお手伝いができるということでありますので、是非ご関心のある物流企業、あるいは荷主、企業の方がいらっしゃれば、また大いに問い合わせの上ご活用頂ければと思います、一応時間でございますので、以上でもって物流の関係のお話をさせて頂きました。ご清聴ありがとうございました。

アジアの物流と北九州

国土交通省 物流審議官
重田 雅史

増大するアジアの貿易額

<各地域と日本との貿易額> (1990年→2015年)



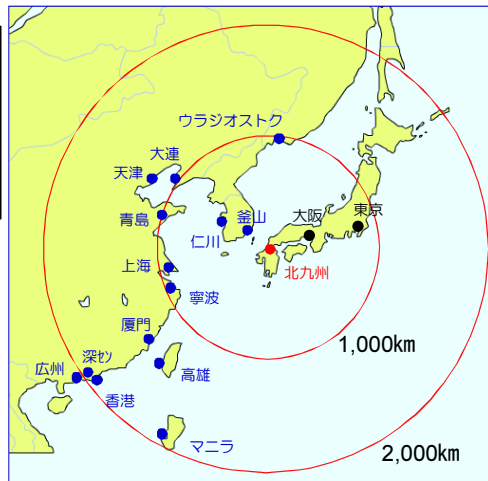
北九州の地理的特性と充実した陸海空ネットワーク

「北九州の地理的特性」

- 釜山まで230km、中国の主要商業港（上海、青島、大連）まで約1,000km。
- 港の前面が関門航路で、周防灘（太平洋側）と響灘（日本海側）の両側に面する。
- 上記の中国主要商業港までの海上リードタイムは平均3日、月間約60便。
- 空路は、上海まで2時間以内（関西国際空港からは2時間半、成田空港からは3時間半）。

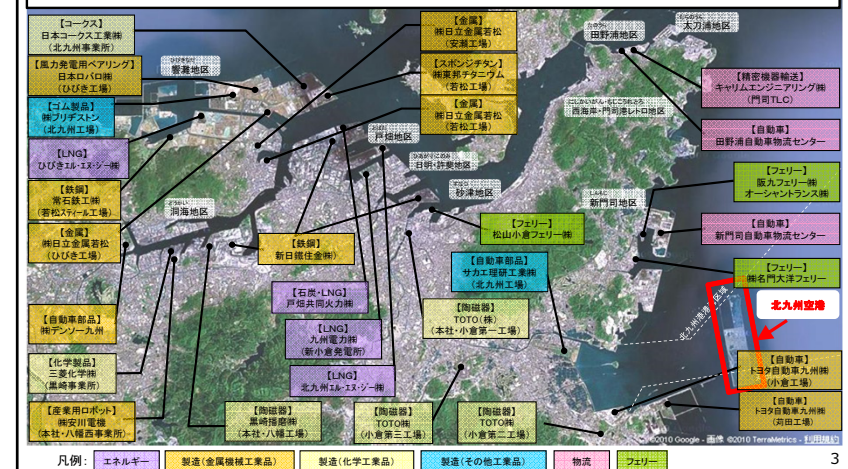
「陸海空ネットワーク」

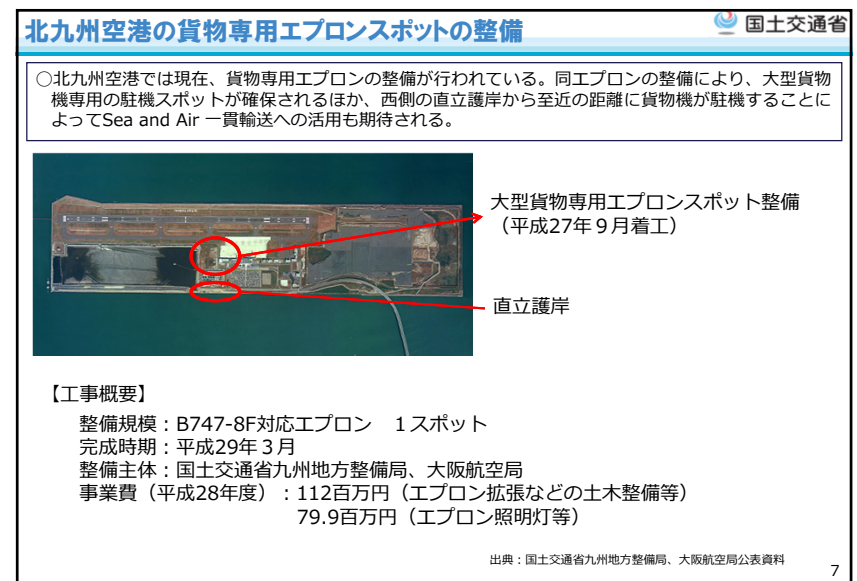
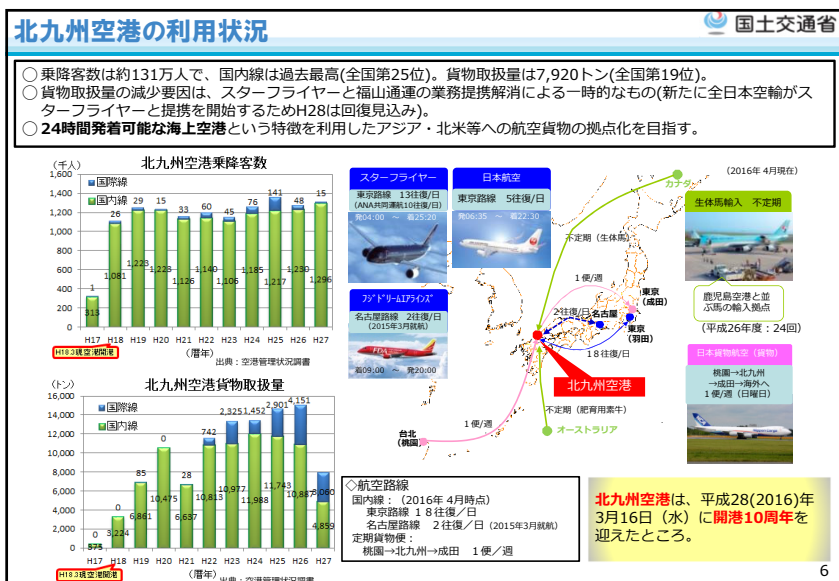
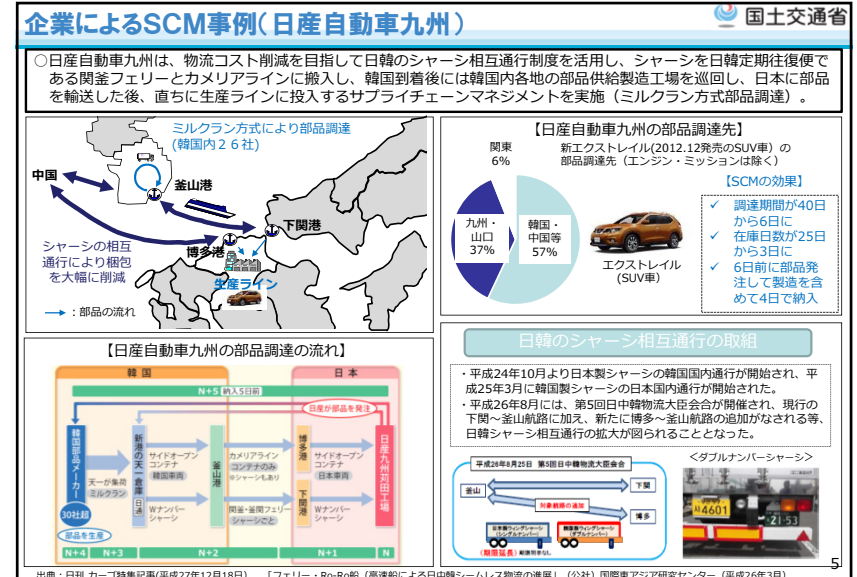
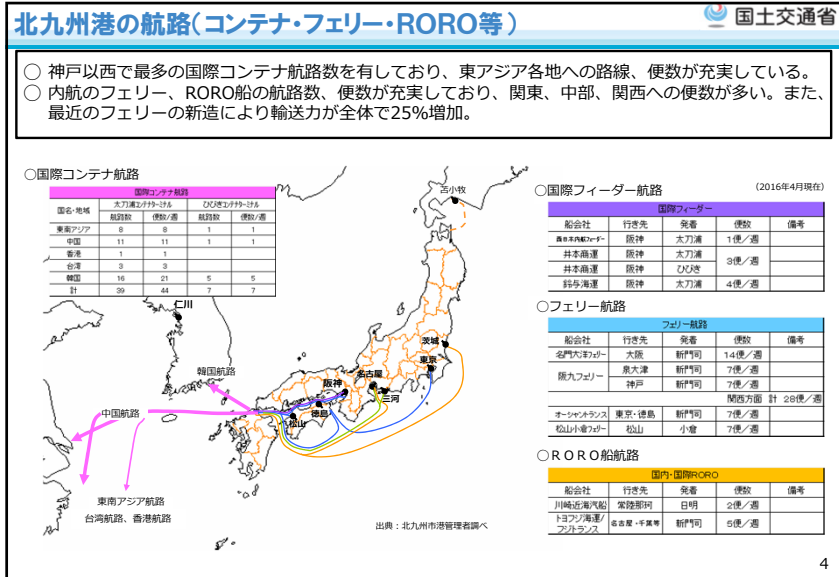
- 東アジアを中心としたコンテナ航路やフェリー・RORO航路など、海上物流ネットワークを有している。
- 都市高速道路、九州縦貫自動車道などの物流ネットワークを形成するとともに、北九州貨物ターミナル駅との「Sea & Rail」による貨物輸送が行われている。
- 海上空港の特性を活かして24時間運用の北九州空港による貨物輸送が行われている。



北九州港及び北九州空港近辺に立地する主な企業

- 官営八幡製鉄所操業（1901年）以来、洞海湾地区を中心に重工業・化学工業等で構成される工業集積地として発展。
- これに加え、フェリー・コンテナ等の物流機能やグリーンエネルギー、リサイクル、ビオトープ等環境モデル都市として低炭素社会の先駆的な取組にチャレンジする企業群を有する。





中部国際空港における航空機関連部品の輸送機能強化に向けた取組

国土交通省

○地域を挙げて航空宇宙産業を育成する「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区[※]」の取組として、海上空港の立地を活かしたシー＆エア輸送により、ボーイング787型機の部品を米国に輸出しているところ。
今後のボーイング787型機のさらなる増産に対応するため、大型部品等保管庫の増設及び関係機関が連携した大型貨物輸送に係る諸手続の簡便化の促進により、輸送拠点としての機能強化を図る。

※総合特別区域（国際戦略総合特別区域）の指定（平成23年12月22日閣内閣府決定、最終変更：平成28年3月31日）
・特 区 名 称：アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区（中部地域において、国内で製造する航空機部品7割以上を生産、主要機メーカーの生産拠点が集中し立地、総合特別区域の指定による日本の戦略的な航空宇宙産業振興を推進。）
・主 な 指 定 区 域：三菱重工(株)大工場周辺地区、川崎重工(株)名古屋第一工場地区、富士重工(株)半田・半田西工場地区、セントレア・中部臨空都市地区 ほか
・特区の特典・支援：**規制の特典**（工場立地法等に係る規制緩和等の緩和、既存工場の増築に係る建築規制等の緩和）、**税制上の支援**（法人税の特例優遇又は税額控除が可能）、**金融上の支援**（資金調達の際、政府が指定金融機関に対し利子補給金を支給） など

航空機部品製造業シー＆エア輸送拠点機能の強化（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区を活用した取組）

■海上(Sea)輸送

三菱重工、川崎重工、富士重工
各工場から船で、ボーイング787型機の主翼等大型部品を中部空港まで海上輸送

■空港内での保管・積込

専用車両道路、駐機場、港地区、大型部品等保管庫

■航空(Air)輸送

ボーイング787型機の最終組立のため、ボーイング社米国工場へ空輸

【B787部品輸送実績】
H23年度：55便
H24年度：106便
H25年度：145便
H26年度：206便
H27年度：212便

B787の大型部品等を一時保管 特殊車両により、専用航空機に積込
※現在、第2保管庫を増設中（平成28年夏完成予定）

北部九州における航空需要への対応について

国土交通省

○福岡空港については、発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延・待機の解消方策としての**平行誘導路の二重化**のほか、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、空港運営事業の民間委託（コンセッション）により、適切な財源を確保することとして、**滑走路増設事業**を実施中。なお、**平成31年度の空港経営の民間委託開始**を目途として、引き続き民間委託スキーム等について関係者と調整。

○一方、現在発生している遅延をこれ以上深刻化させないよう、福岡空港を**航空法上の「混雑空港」**と位置づけ、H27年度末から1時間当たり発着回数の上限（35回：現状の滑走路処理能力）を導入。
* 混雑空港：現在、成田、関空、羽田、伊丹、福岡の5空港が指定。

○福岡空港の滑走路増設により処理能力向上が実現するまでの間も、**北九州空港とも連携**して、北部九州の航空需要の増加に対応していくことが重要。

○国土交通省としても、関係者で構成される「北九州空港利用者利便向上協議会」の場を活用しながら、福岡県やC I Q関係省庁等と連携して、**北部九州における航空需要の増加に的確に対応**して参りたい。

【福岡空港の滑走路増設事業】

国内線ターミナル、現滑走路2,800m、増設滑走路2,500m、国際線ターミナル

【福岡空港の平行誘導路の二重化】

誘導路複線化

福岡県からの要望

国土交通省

福岡空港及び北九州空港の連携強化

【具体的提言・要望】

- 福岡空港への自動車専用道路の早期事業化及び新北九州空港道路の整備促進を図ること。
- 24時間利用可能な北九州空港の特性を活かし、早朝・深夜の活用とともに貨物拠点化への取組みを進めること。
- 福岡空港の発着枠を超える就航希望便（特にLCC）の北九州空港への誘導に努めること。
- 北九州空港における国際線の利用促進のため、入管手続の迅速化を検討すること。

【所管省庁 国土交通省、法務省】

○本県では、福岡都市圏と北九州空港を結ぶリムジンバスの運行、両空港のマルチエアポート化の推進等、多彩なネットワークを有する福岡空港と24時間利用可能な北九州空港との役割分担、相互補完を進めることで、今後増大する航空需要に幅広く応え、ゲートウェイとしての利便性を高めることにより、本県、九州全体の発展に寄与することを目指している。

○国においても、各空港のアクセス向上のための道路整備の促進、早朝・深夜便や福岡空港の発着枠を超える就航希望便の北九州空港への誘導、それに伴う入管手続の迅速化の検討に取り組むことが必要である。

出典：福岡県ホームページ

物流生産性革命の実現

国土交通省

○移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の**様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上**。

① トラック物流の刷新

荷主協調のトラック業務改革

・協議会での課題抽出、対策の実施
・契約書面化の促進

中継輸送を含む共同輸配送の促進

【目標】
積載効率を約2割向上
(2014年度:40.9%→2020年度:50%)

自動隊列走行の早期実現

【目標】
2020年以降のできるだけ早期にトラックの隊列走行を可能とすることを旨とする

ピンポイント渋滞対策、渋滞をなくす賃料

物流を考慮した建築物の設計・運用の促進
(デザイン・フォー・ロジスティクス)

【目標】
・2016年度に設計・運用ガイドライン策定

② コンテナ輸送の刷新

・海上輸送を可能とする**高度な貯蔵保持技術の開発・普及**
・荷主コンテナ対応の**低床鉄道貨車の開発**

【目標】
・農林水産物・食品の輸出入額1兆円（目標：2020年）
・2016年度に低床貨車の実証事業、早期事業化へ
・鉄道コンテナの平均積載率を80%まで向上させる（目標：2020年度）

③ 港湾の刷新～産業支援機能強化～

・ふ頭再編による非効率な**機材輸送の削減**
・岸壁の確保による**沖待ちの解消**
・遠隔操作化等による**荷役能力の向上**
・受付自動化による**ゲート処理の効率化**

【目標】
2016年度から2018年度までターミナル高度化について実証事業を行い、早期の効果発現を目指す

④ 海運の刷新

・ビッグデータを活用し、気象や海象に応じた**最適な効率的運航の実現**
・省エネ船舶の導入促進
・海上交通管制の一元化による湾内の混雑緩和

【目標】
雑貨貨物の内航海海上輸送量を10%増加（目標：2020年度）

多様な関係者の連携により物流ネットワーク全体の省力化・効率化をさらに進める枠組みが必要

支援措置

1.H28予算
【一般会計：(38百万円)】
○モータリシフト等推進事業
・計画策定経費補助
・モータリシフト等運行経費補助
【エネルギー対策特別会計(37億円)】
○物流分野におけるCO2削減対策促進事業
・シャーシ・コンテナ、共同輸配送用
車両等の購入補助

改正後

二以上の者の連携を前提に、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携など、様々な取組みを対象にできるよう、仕組みを柔軟化 【平成28年10月1日施行】



貨車種の複数司手が連携して必要な貨物量を提供し、貨物列車を運行

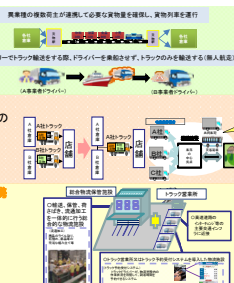
一でトラック輸送をする際、ドライバーを乗船させず、トラックのみを輸送する(無人航走)

総合物流保管施設

トラック営業所

製造、保管、販売、ばらばら、成造加工
一貫した2階層倉庫的な物流システム

トラック営業所はトラックの受け入れシステムを個人入札の物流システム



- [illegible]