

九州の東の玄関口としての拠点化戦略会議

大分港大在地区部会報告

I 大分港大在地区の特性

II 大分港大在地区をめぐる環境変化

III 九州の東の玄関口としての物の流れの拠点化に向けた大分港大在地区の課題

IV 大分港大在地区の将来像

V 大分港大在地区の将来像の実現に向けた取組

1. R O R O 船航路の機能強化・利用促進

2. 内航貨物の集荷推進

3. 港湾利用企業の誘致・集積

4. ポートセールスの推進

5. 九州の東の玄関口としての物の流れの基幹拠点としてふさわしいインフラ整備

I 大分港大在地区の特性

- ① R O R O 船航路として内航航路が 2 航路週 6 便、コンテナ航路として外航航路が 5 航路週 5 便発着している
- ② 九州の東に位置し、関東方面への海上航路による時間距離が短い
- ③ 東九州自動車道の大分宮河内インターチェンジ（I C）まで約 7.3km と高速道路へのアクセスが良好であるほか、当該 I C までの間（約 5.3km）に倉庫等の物流関連施設向けの分譲地である大分流通業務団地が整備されている

Ⅱ 大分港大在地区をめぐる環境変化

- ①東九州自動車道の北九州市－宮崎市間が全線開通し（平成28年4月）、大分港大在地区（以下、「大在地区」という。）と福岡県及び宮崎県との間のアクセスが向上した
- ②川崎近海汽船（株）のRORO船清水港航路が新規就航し（28年10月）、商船三井フェリー（株）のRORO船東京港航路と合わせて週6便体制となり、関東方面への便数は北九州港新門司地区に次ぐ水準となったうえ、輸送時間も最速の20時間となった
- ③トラックドライバーの不足・高齢化が進んでいるうえ、若年ドライバーが長距離運送を敬遠する傾向が強くなっているなか、労働法規の遵守が厳格に求められてきており、荷主及び運送事業者においてモーダルシフトが進み、内航貨物が増加していることを背景に、九州の他港の関東・関西方面へのフェリーの大型化が進んでいる
- ④特にRORO船航路は、関東方面への総輸送時間の面においては陸送や関西航路のフェリーを利用した場合に劣るものの、3日目朝の配送が可能なうえ、トラックドライバーの連続運転時間を大幅に短縮できるため、モーダルシフトの有力な選択肢となり得る
- ⑤九州の各港において機能強化が進み、特に外航貨物については、各港間で集荷を巡る競争が激しくなっており、大在地区の外貿コンテナの取扱量は、8年の供用開始以来18年まで増加を続け、それ以降伸び悩んでいるが、28年2月に台湾航路が新規就航し、およそ7年ぶりに5航路、週5便体制となった

Ⅲ 九州の東の玄関口としての物の流れの拠点化に向けた大分港大在地区の課題

- ①内航貨物及び外航貨物について、取扱量を増加させること
- ②RORR船航路の利用促進と、さらなる便数の充実を図ること
- ③物の流れの拠点として、物流施設や製造業等の集積を図ること
- ④埠頭や後背地、アクセス道路等のインフラ整備を含めた港の物流拠点としての機能強化を図ること
- ⑤内航貨物及び外航貨物について、到着・出発の貨物量を均衡させ、シャーシやコンテナの効率的な利用を図ること

IV 大分港大在地区の将来像

大在地区の特性及び県内の重要港湾の中での役割分担を鑑み、本県のみならず、九州における物の流れの基幹拠点として、九州における地理的優位性を活かし、RORO船航路を核に九州内外を流通する多くの貨物が取り扱われるハブ港となることを目指す。

これによる大在地区の将来イメージは以下のとおりである。

- ①社会的なモーダルシフトのニーズの高まりを背景に、トラック中心の陸送から海上航路を活用したシャーシ輸送へと輸送形態の転換が進んでいる
- ②九州各県と首都圏、東海・甲信圏との間で流通する貨物が、大在地区で取り扱われ、2つのRORO船航路がデイリー化している
- ③RORO船の岸壁と背後のシャーシ置場が十分に確保されることにより、シャーシの積み卸しが円滑に行われている
- ④大在地区で取り扱われる貨物が、東九州自動車道、中九州横断道路等の充実した道路ネットワークを介して運送されている
- ⑤本県だけでなく九州各県に向けた配送拠点として、また、本県だけでなく九州と首都圏、東海・甲信圏への集配送拠点として、近傍に物流施設や倉庫が進出するとともに、これら施設に集まる貨物がRORO船によって輸送されている
- ⑥RORO船航路の便数充実及び物流施設の集積により、それまで陸上輸送していた荷主や運送事業者がRORO船航路を利用することで、より一層貨物が集積し、RORO船航路の更なる便数充実につながるような、集積が集積を呼ぶ好循環が生じている
- ⑦県内外企業の製品、原材料等の輸出入促進が図られるとともに、他港利用貨物が大分港利用へと転換されること等により大在コンテナターミナルの取扱貨物量が増加し、競争力が強化されている

V 大分港大在地区の将来像の実現に向けた取組

大在地区における、内航のRORO船航路及び外航のコンテナ航路は、それぞれ本県の物流における基幹拠点である大在地区にとって重要な航路である。

外航については、九州各県にコンテナターミナルがあり、それぞれ航路維持や貨物集荷対策を行っている。特に国際拠点港湾である博多港及び北九州港は、航路が充実しているうえ、後背地の人口や産業が集積し、物流施設等のインフラが充実している。これらの港と対等に競争することは容易ではないが、県産の農林水産物及び県内企業の製品の輸出や原材料等の輸入において、外航のコンテナ航路は引き続き重要である。

一方で内航については、九州内での地理的状况から関西圏及び首都圏への航路の時間距離が比較的短いうえ、東九州自動車道の開通により九州内のアクセスが向上したことから、大在地区は十分に競争力を有すると考えられる。大在地区の拠点化は、時間・コスト・利便性・コンプライアンスの面で合理的な国内物流の輸送経路を構築することになり、九州の、さらには我が国の物流網の強化に資する取組となる。

このため、大在地区部会として、外航については、他港を利用する県内企業の貨物を大在地区利用へ転換させるなど、取扱貨物量の増加により輸送コスト削減に繋げ、港の競争力を強化するとともに、内航については、以下の取組を通じて貨物量の増加や航路の充実を図り、大在地区が国内物流の幹線経路となるよう強化を図ることを提言する。

V-1. RORO船航路の機能強化・利用促進

大在地区におけるRORO船航路は、首都圏、東海・甲信圏と本県を結ぶ唯一の貨物用航路であり、大在地区を本県、さらには九州の物流における基幹拠点として発展させていくためには、2つのRORO船航路の機能を強化することが重要である。特に、九州北部の他港との比較優位を構築する観点から、便数の充実が不可欠である。この際、農畜産物や宅配貨物等の輸送に利用しやすくなるように、デイリー化を目指す必要がある。

また、便数の充実にはRORO船航路の利用を増加させることが必要であるが、これまで九州の内と外との間の運送はトラックによる陸上輸送が大部分を占めており、九州の荷主及び運送事業者において、RORO船を活用した輸送自体についての認知が十分ではないため、当該輸送の認知を高めることが必要である。また、中小運送事業者においては自社で関東までの一貫したシャーシ輸送が難しいことを踏まえ、中小運送事業者がRORO船航路を使いやすくする取組が必要である。

このため、以下に取り組むことを提言する。

[短期的取組]

- ①東京港航路及び清水港航路のデイリー化に取り組む
- ②荷主及び運送事業者へのRORO船航路の周知強化をはじめ、RORO船航路の利用促進を図る
- ③荷主及び運送事業者のニーズを踏まえたRORO船航路の運航ダイヤの調整を図る
- ④中小運送業者がRORO船航路を利用できるよう、就航先港から目的地までの間の輸送手段（トラクターヘッド・ドライバー）の確保、貨物の混載、シャーシの共同利用等の取組についての調査研究を行う
- ⑤RORO船航路の充実に伴う荷役作業量の増加に対応できるよう、港運業界が中心となって、荷役関連人材の確保・育成を図る

[中長期的取組]

- ①上記④の調査研究の結果を踏まえ、所要の取組を実施する

V-2. 内航貨物の集荷推進

RORO船航路の維持・充実を図っていくためには、RORO船航路で運送される貨物を集荷する取組が必要である。一方で、大多数の貨物が北九州市から福岡市、鳥栖市周辺の九州北部に集積する物流施設で取り扱われ、トラックで陸上輸送されている状況のなか、大在地区のRORO船航路を利用した運送に転換するのは容易ではなく、地域及び対象品目のターゲットを絞った効果的なセールスが重要となる。

このため、貨物を大在地区に集荷することを目指し、以下に取り組むことを提言する。

[短期的取組]

- ①東京港航路及び清水港航路の取扱貨物量の増加に向け、県内外の貨物集荷を推進する
- ②エリアとしては、輸送時間で競争力があると見込まれる、福岡、鳥栖、熊本県東部、延岡及び宮崎方面を、当面の間、重点的に対象とする（以下「重点セールスエリア」という）
- ③貨物としては、RORO船への転換可能性が高いと考えられる、食料工業品、飲料、紙・パルプ、自動車関連品、鋼材、非鉄金属、金属くず、電気機械、樹脂類、染料・塗料、窯業品、日用品、木製品、ゴム製品、取合せ品及び農林水産物を中心にセールスする（以下「重点セールス貨物」という）

[中長期的取組]

- ①中九州横断道路の延伸状況を踏まえ、熊本県西部及び鹿児島方面へ重点セールスエリアを拡大する
- ②農水産物等の輸送環境を強化するため、コールドチェーンの構築を図る

V-3. 港湾利用企業の誘致・集積

大在地区に貨物が安定的に集荷されるためには、集荷された貨物を取り扱う倉庫や物流センター等の物流施設が立地し、九州内外に発送される貨物が大在地区で保管及び仕分けされるシステムが構築されることが重要である。また、安定的にRORO船航路を利用する貨物を発生させる、いわば「創貨」のために、製造業をはじめとした企業の大在地区近辺への進出を推進することが必要である。

このため、以下に取り組むことを提言する。

[短期的取組]

- ①大在地区の近傍地に、RORO船航路をはじめとする港湾を利用する企業（物流産業、製造業等。以下「港湾利用企業」という。）を誘致し、集積を図る
- ②RORO船航路関連の陸運事業者の進出にあたっては、事務所や倉庫の用地として許可を得て使用できる土地を希望する場合も多いと考えられることから、分譲地のほかに当該事業者向けの許可を得て使用できる土地を準備する
- ③内陸にある大分流通業務団地についても、企業側のニーズを踏まえて一体的に誘致を進める

[中長期的取組]

- ①大在地区に未利用地が残されていない現状を踏まえ、6号C-2地区も含めた大在地区周辺に当該集積のための土地の確保を図るとともに、大在地区全体の土地利用のあり方についても検討する

V-4. ポートセールスの推進

大在地区に貨物集荷を推進し、港湾利用企業を集積させ、RORR船航路を充実させるためには、ポートセールスが欠かせない。

荷主及び運送事業者が貨物輸送の経路を、あるいは、港湾利用企業が立地する港湾を選択する際、時間（Time）、費用（Cost）及びRORR船航路の発着時間や便数等の利便性（Convenience）のほか、近年は特に労働法規の遵守が厳格に求められてきていることから、コンプライアンス（Compliance）も含めて比較し、これらのトータルコストが最も小さくなる経路に決定しており、サプライチェーンの一環として数字に基づく合理的な判断が行われている。このため、以下の観点を踏まえながら、TCCC（Time、Cost、Convenience&Compliance）の優位性を示すことができれば、大在地区に貨物を集荷し、RORR船航路の利用を促進することが可能である。

- ・大在地区のポートセールスにあたっては、TCCCの優位性を示すことができる地域、品目及び事業者を設定し、戦略的に実施することが重要であること
- ・実際に荷主及び運送事業者にセールスする際には、発地から着地までのトータルコストを提示しつつ、大在地区を利用することの合理性を訴求する必要があること
- ・荷主、運送事業者及び港湾利用企業が抱える課題は千差万別であり、TCCCへの考え方も異なるため、それぞれの課題に個別に応えるようなアプローチが重要であること

貨物の集荷、港湾利用企業を集積及びRORR船航路の充実は相互に密接に関連しているものである。言い換えれば、「貨物の集荷」が進めば、「RORR船航路の充実」も「港湾利用企業を集積」も進むというように、集積が集積を呼ぶ正のスパイラルが生じる可能性を有しており、それぞれを同時並行で取り組むことが重要である。

以上を踏まえ、以下に取り組むことを提言する。

[短期的取組]

- ①内航貨物に関するポートセールス組織を、港運事業者、経済団体、運送・倉庫事業者、立地企業や行政等の港湾振興に関係する官民連携のもとで設立し、当該組織が、貨物の集荷推進、港湾利用企業の誘致及びRORR船航路の利用促進を一体的に実施する

- ②企業や貨物に関する情報収集や企業への周知、個別訪問等のポートセールスを行うにあたり、県が果たす役割は大きいことから、県組織の充実及び職員の専門性向上を図る
- ③貨物輸送経路の決定者は、荷主又は運送事業者が概ね半々となっていることから、以下の点に留意しながら、両者にポートセールスを行う
- ・重点セールスエリアに所在し、重点セールス貨物を扱う荷主及び運送事業者に対し、説明会、見学会等を開催し、大在地区のRORO船航路を活用した貨物輸送の利用上のメリット及び手続きを周知する
 - ・個別にセールスする荷主及び運送事業者を抽出し、各事業者毎に発地から着地までのトータルコストを提示し、大在地区を利用することの合理性を説明する
 - ・個別にセールスする荷主として、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）に基づく、特定荷主に指定されている荷主は、輸送効率の向上により省エネルギーに努める必要があり、モーダルシフトへの意識が高いことが見込まれるため、積極的にセールスを行う
 - ・周知及び個別セールスにあたっては、トラックドライバーの労働時間に関する荷主の責務についての認知を高めるとともに、コンプライアンスを確保するうえで大在地区のRORO船航路の利用が有効であることを訴求する
- ④物流施設を運営又は利用する物流事業者や製造業等の企業に対し、貨物集荷の状況等を踏まえ、大在地区近辺に物流施設や工場を立地するメリットを周知する
- ⑤3PL（サードパーティロジスティクス）事業者は、輸送経路の決定に影響力を有するため、当該事業者積極的にセールスを行うとともに、大在地区の優位性を理解する3PL事業者と連携したポートセールスに取り組む

※3PL事業者：荷主でも運送事業者でもない第三者として、両者からアウトソーシングを受け、高度の物流サービスを提供する事業者。荷主及び運送事業者から物流システムを受託し、実際に輸送を担う機能と、効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行う機能の二面性を有している。

V-5. 九州の東の玄関口としての物の流れの基幹拠点としてふさわしいインフラ整備

大在地区が九州の東の玄関口としての物の流れの基幹拠点として発展するためには、港湾及び道路におけるインフラ整備は不可欠である。このため、以下の観点から大在地区のT C C Cの優位性を確保し、港の競争力向上を図ることが重要である。

- ・清水港航路及び東京港航路のデイリー化を図るため、必要十分な岸壁及びシャーシ置場を確保する
- ・高い作業効率を実現するため、R O R O船岸壁の背後地にシャーシ置場をまとめて配置する
- ・港湾利用企業の誘致のため、R O R O船をはじめとする貨物船が利用する岸壁の近傍に十分な用地を確保する
- ・災害発生時にも港湾機能を担保できるよう、所要の港湾整備を行うとともに、港湾関係者における災害対応能力の向上を図る
- ・内航貨物の集荷を推進するため、本県から九州各地に伸びる幹線道路の整備を推進し、アクセス時間を短縮する

また、整備の際には、今後の大在地区の発展を見極めて必要十分な整備を行い、本県、更には九州の東の玄関口としての物の流れの基幹拠点として、信頼される港湾・選ばれる港湾を目指すことが重要である。

なお、九州では、陸上輸送及び海上輸送の幹線的な輸送経路がともに関門海峡周辺を通過しており、北九州市北部に九州の物流が集中する状況となっている。熊本地震の発生を踏まえ、九州における災害時の物流のリダンダンシーを確保する観点からも、大在地区を九州における物の流れの基幹拠点として港湾整備を行うことは重要である。

以上の観点から、以下に取り組むことを提言する。

[中長期的取組]

- ①清水港航路及び東京港航路のデイリー化に対応するため、R O R O船の2隻同時利用が可能となる岸壁の整備を推進する

- ② R O R O 船が利用する岸壁の背後地に、必要十分なシャージ置場の確保のほか、防犯対策のため、シャージ置場にフェンス及びゲートの設置を図る
- ③ 上記の岸壁及びシャージ置場の整備にあたって用地が不足する場合は、6号C-2地区も含めた大在地区周辺に必要な用地の確保を図る
- ④ 耐震強化岸壁の整備、災害発生時における港湾機能の早期復旧手順となるBCP（事業継続計画）の随時見直し、幹線貨物輸送ルート確保を目的とした幹線貨物輸送対応RORO船ターミナルの港湾計画への位置付け、港湾関係者による災害対応訓練の随時実施等の災害対策を推進する
 - ※ 幹線貨物輸送対応RORO船ターミナル：災害発生時における幹線貨物輸送ネットワークの拠点となるRORO船ターミナルとして港湾計画に位置付け、耐震性・耐水性を有する荷役機械や、背後の埠頭用地・臨港道路の耐震化・液状化対策を行うもので、災害時における国による航路・泊地の啓開体制が確保される
- ⑤ 港湾使用料については、受益者負担の観点や利用促進の観点、他港の状況、経済動向等を踏まえ、定期的に見直しを実施する
- ⑥ 中九州横断道路の整備を促進する
- ⑦ 東九州自動車道の暫定2車線区間の4車線化を促進する
- ⑧ トラックドライバーの利便性を向上させるため、東九州自動車道のパーキングエリア等の建設を促進する

参考 1 : 大分港大在地区部会開催経緯

第 1 回部会 平成28年 7 月 29 日 (金)

- ・ 大在地区の現状
- ・ 貨物取扱量の拡大
- ・ 定期航路の拡充とモーダルシフトの推進
- ・ 物流の拠点としての機能強化とその他の課題

第 2 回部会 平成28年11月16日(水)

- ・ 貨物量の確保
- ・ 利用促進に向けた環境整備
- ・ ポートセールスの方向性

第 3 回部会 平成28年12月21日(水)

- ・ 第 2 回部会の論点整理
- ・ 部会報告案

第 4 回部会 平成29年 1 月 20 日 (金)

- ・ 部会報告案

参考 2 : 部会委員名簿

氏名	団体・役職名	備考
青木 建	大分県トラック協会会長	
岡 周司	(株)大分国際貿易センター代表取締役社長	
川崎 栄一	大分経済同友会交通ネットワーク委員長	
桑田 龍太郎	大分市副市長	
後藤 和伸	全国農業協同組合連合会大分県本部園芸部長	
坂本 浩明	大分県倉庫協会会長	
塩見 圭	川崎近海汽船(株)大分事務所長	
島田 俊博	大分海陸運送(株)取締役常務執行役員	
疋田 智昭	大分県港運協会会長	
三好 庸介	商船三井フェリー(株)大分営業所長	
横山 研治	立命館アジア太平洋大学副学長	部会長
米原 吉彦	国土交通省別府港湾・空港整備事務所長	