

東九州道宮崎延伸と北九州地域の物流

－ 物流改善と企業立地の視点から －

アジア成長研究所客員研究員 藤原 利久

アジア成長研究所上級研究員 田村 一軌

要 旨

九州縦貫道が開通して丁度 30 年後の 2015 年に悲願の東九州道が開通する。宮崎地域にとっては交通アクセス時間が 30～50%に短縮され、地域への影響は大きい。北九州地域にとっても、大分・延岡までの所要時間は 50～60%に短縮され、その効果が期待される。そこで、東九州道宮崎延伸による北九州地域の物流改善や企業立地の視点から、27 企業・支店のヒアリング調査を行った。その結果、一般的な物流改善はすでにほぼ完了しており、物流改善も企業立地も物流だけで行われる時代ではなく、経営・営業・生産・新規事業等を含めて国際的かつ総合的に行われる時代であるということがわかった。北九州地域における物流戦略は、東・西九州および山口を中心とした中国地方の 3 拠点化戦略と、韓国を中心とした国際的戦略が必然である。北九州地域にすでに立地している、または今後立地する可能性のある企業も多く、その中には、広島からの進出、3 拠点戦略に基づく立地、西・東九州道を経由し北九州発着の高速内航船を 100%活用する事例、および釜山港物流拠点に立地し日本・世界へ展開する戦略を構築する企業もある。それらのすべてが東九州道の活用に繋がる。

1. はじめに：背景と調査内容

東九州自動車道は、北九州市 JCT から鹿児島県の加治木 JCT までの 436km である。その宮崎延伸区間が 2015 年度に全線開通し、「陸の孤島」とも言われてきた東九州へのアクセスが改善される。九州縦貫道が暫定 2 車線で全線開通した 1995 年 7 月 27 日（4 車線開通は 2004 年 12 月 12 日）から遅れること丁度 30 年の念願の開通である。観光だけでなく製造・サービスにおいても東九州地域に大きな効果があると期待されている。既に開通している宮崎県内区間においては、2013 年に比べて 2014 年の交通量が 1.4 倍となるなど、その利用実績は好調である（国土交通省延岡河川国道事務所、西日本高速道路株式会社、2014）。

本稿は、この東九州自動車道宮崎延伸の北九州地域における効果の 1 つとして考えられる、物流センター集約などの物流最適化（改善）や、新たな企業立地の可能性について、企業ヒアリング調査に基づいて分析を行ったものである。

1.1 宮崎延伸による時間短縮効果

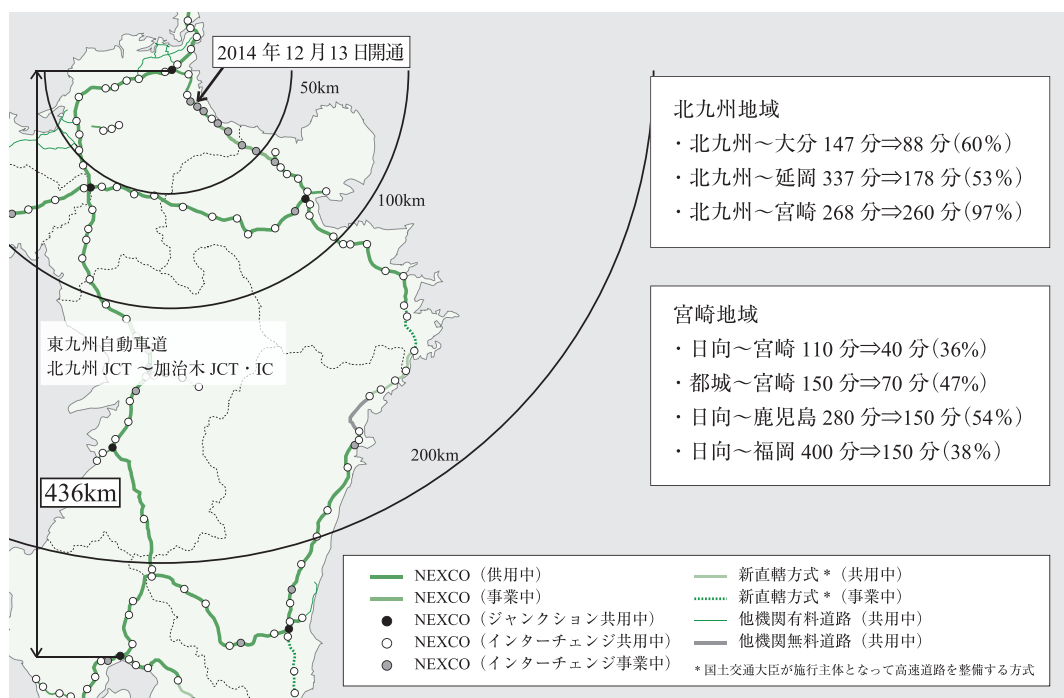
東九州道宮崎延伸による短縮時間（図 1）をみると、北九州地域から見て大分市や延岡市へは延伸前と比べて 50～60%の所要時間となる。しかし宮崎市へは、既にある九州縦貫自動車

道経由の移動時間と比べてわずかに短くなる程度であり、ほとんど効果がない。一方、宮崎・日向にとっては日向～宮崎間は110分から40分へ（36%）、都城～宮崎では150分から70分へ（47%）、日向～鹿児島では280分から150分へ（54%）、日向～福岡では400分から150分へ短縮（38%）と、北九州地域～宮崎市とは比べものにならないほどに大幅に効果がある。

図1に示す通り、東九州道が開通していないのは大分県北部と南部のほんのわずかの区間であり、これも2015年度には全区間完成の予定である。しかし、全線開業による時間短縮効果は、北九州地域と宮崎地域で随分と異なることが理解できる。

ただし、高速道路が開通したからと言って、貨物トラックがすべてその高速道路を利用するわけではない点には注意する必要がある。その大きな理由は料金である。「大口・多頻度割引制度」を適用した場合でも乗用車の1.5倍程度の高速道路料金が必要である。例えば、北九州～宮崎間では10tトラックの輸送費が5万円程度であるが、その区間の高速道路料金は1万5,000円と、輸送費の30%にも達する。これでは、よほど陳腐化率の高い貨物や高価な貨物でないと高速道は利用しにくい。これは自動車部品でも同様であり、緊急品やラウンド回数（トラック輸送による往復輸送回数）を稼ぐような場合以外は一般道を使うという。また配送先が多い場合には、帰りのみ高速道路を利用する場合や、往復とも利用しない場合もある。

図1 東九州道の時間短縮効果



(出所) 西日本高速道路ウェブサイト(http://corp.w-nexco.co.jp/activity/const_bus/progress/big/higashikyushu/)より作成

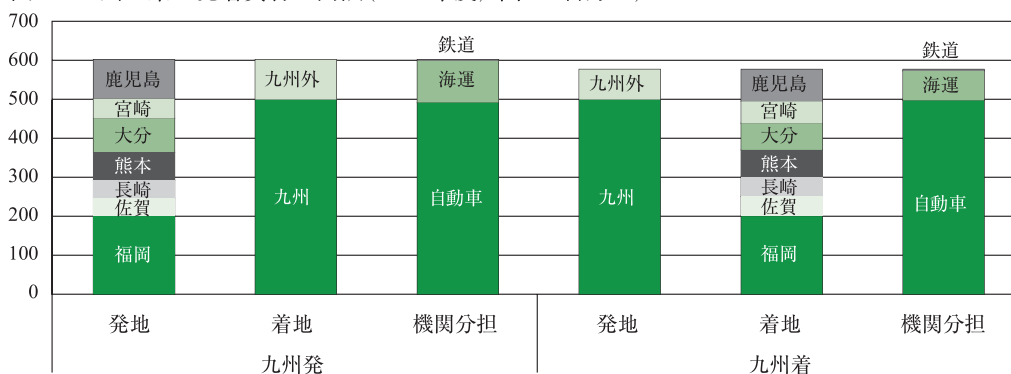
1.2 九州の発着貨物の現状

ここでは、貨物地域流動統計の平成 24 年度府県相互間輸送トン数表を用いて、九州を発着する貨物輸送の現状を分析する。

九州の貨物は、発着ともおよそ年間 6 億 t 程度で、着貨物よりも発貨物がやや多い。九州 7 県の内訳でみると、そのおよそ 3 分の 1 である約 2 億 t を福岡発着の貨物が占めている。また、九州を発着する貨物の 80% が、九州内の県間貨物で占めていることがわかる。さらに、九州発着貨物量の輸送機関分担率は、自動車 が 84%、海運 15.5%、鉄道が 0.5% である。これは、海運の比率がやや高いものの、ほぼ全国並みの比率である（図 2）。

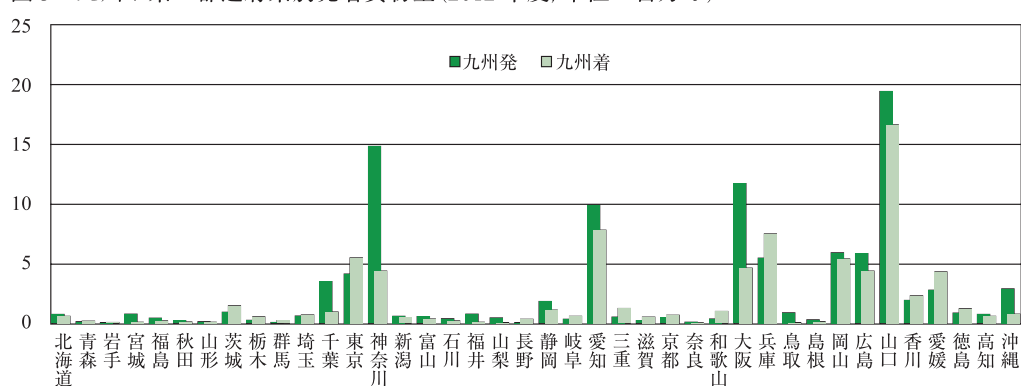
九州 7 県と九州以外の都道府県との間の貨物流動を見ると、九州発着の貨物は、東京・神奈川、愛知、大阪・兵庫の貨物が多いが、それ以外に山口、広島、岡山との間の貨物も多いことがわかる（図 3）。

図 2 九州 7 県の発着貨物の内訳(2012 年度, 単位: 百万 t)



(出所) 国土交通省(2014)より作成

図 3 九州 7 県の都道府県別発着貨物量(2012 年度, 単位: 百万 t)



(出所) 国土交通省(2014)より作成

表1 東西九州の自動車貨物量の比較(単位：百万 t)

	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	計	西九州	東九州 (A)	東九州 (B)
福岡	125.1	11.8	3.0	5.2	6.2	4.8	2.2	158.2	27.0	6.2	3.1
佐賀	7.8	32.0	2.7	0.6	1.1	0.3	0.2	44.7	8.6	0.0	0.0
長崎	1.2	2.3	33.7	0.1	0.2	0.0	0.3	37.8	1.7	0.0	0.0
熊本	5.3	1.9	0.8	53.3	2.6	1.4	1.4	66.7	9.5	1.4	0.7
大分	3.6	0.4	0.1	1.0	44.7	0.2	0.1	50.1	0.0	3.9	2.1
宮崎	0.8	0.2	0.2	1.3	0.7	43.2	2.7	49.2	0.8	4.8	4.1
鹿児島	0.7	0.0	0.0	0.6	0.3	2.6	64.8	69.0	1.3	2.9	2.9
計	144.4	48.7	40.5	62.2	55.8	52.4	71.8	475.8	48.8	19.1	12.8

(注)「東九州 B」では、大分～福岡、宮崎～熊本の貨物量を半分にした。

(出所)国土交通省(2014)より作成

さて、九州を発着する貨物は、全体の80%が九州内県間貨物であり、また、全体の85%が自動車による貨物であった。そこで、九州における自動車による九州県内貨物についてより詳しく見てみよう。

自動車による各県間の相互貨物量を表1に示すが、このうち、おもに九州縦貫道を経由すると思われる貨物を「西九州」、東九州道を経由すると考えられる貨物を「東九州」と、それぞれ便宜的に分類する。そのうえで、東九州側と西九州側の現状における貨物量の比率を試算してみた(表1の着色：グレーが西九州、淡緑は東九州)。ケースAの場合、東九州の貨物量は多目に見て西九州の39.1%となる。ケースBは大分～福岡、宮崎～熊本の貨物量をそれぞれ半分にした場合で、東九州の貨物量は西九州の26.3%となる。これは物流企業でのヒアリングで得られた、東九州の西九州に対する比率は約3分の1から5分の1という情報とほぼ合致する。

1.3 ヒアリング調査対象企業の選定

前節で述べたように、九州を発着する貨物は、東京、名古屋、大阪はもちろん、山陽地域との間を活発に行き来している。これらの地域の企業調査が重要であると考えられるが、特に山陽地域の企業調査に重点を置いた。

調査業種は、資材・建材、工業薬品、自動車、加工食品、小売(ドライ・薬品・生鮮加工)および物流企業等である。事前に多くの企業にヒアリングを行い、そのうち北九州地域での事業展開の可能性が高い企業を選定し、本ヒアリング対象として再訪問する形で調査を行った。

北九州地域と物流をキーワードにして、企業立地や山陽・大分・宮崎(延岡)地域との関連を調査した。すでに述べたように、北九州地域と宮崎地域とでは、東九州道延伸に対する期待あるいは効果は異なる。今回は北九州地域の物流に関して改善や企業立地にどのような効果があるかを、時間短縮効果、貨物流動に注目して調査した。事前ヒアリングは、福岡・広島・東京・大分・宮崎県等の27社・支店を対象とし、そのうちの数社に本ヒアリングを実施した。

2. 企業ヒアリング調査の結果

本ヒアリング調査の結果、D社：広島県（自動車部品：企業立地）、E社：福岡県（全国チェーンストアの3PL^(注1)；物流改善）、K社：福岡県（食品・飲料・物流；物流・生産統合）、L社：福岡県（食品・冷蔵品等の3PL；物流改善）、M社：（神奈川県）（住宅・資材：国際展開）、N社：東京（住宅器材：物流改善）、T社：福岡県（チェーンストア：企業立地）など、注目に値するヒアリング結果が得られた。ここでは、それらの企業ヒアリング結果について整理する。

2.1 物流改善事例

(1) 全国規模のチェーンストアの3PL企業E社（福岡県）

全国規模のチェーンストアを顧客に持つ3PL企業であるE社は、顧客のチェーンストアが全国拡大するとともに、事業範囲を関西・中国へ、さらに広島から山口地域を越えて九州へと拡大展開してきた。九州進出の際には、広島以西への配送をそれまでの関西拠点から新たに設置した九州拠点へ切り替えるなどの合理化で、年約6,000万円のコスト削減を実現した。

九州でも福岡県の物流拠点と鹿児島県のデポ（保管所）および宮崎のサブデポを有していたが、情報システムによる配送や在庫管理および人材教育により宮崎サブデポを廃止し、その機能を福岡拠点と鹿児島デポに統合した（図4）。これにより、CO₂削減が目標の20%を上回る実績36%の削減（CO₂：600 t削減、軽油：23万ℓ削減）、コスト削減も目標は20%であったが実績は32%（年4,800万円）を達成した。

配送先が多いので高速道は帰りのみ利用している。1日ラウンド輸送が可能な半径200kmが配送効率圏であるので、物流拠点は半径200kmに1ヵ所だけでよいと考えており、即ち400km圏内に1ヵ所の物流拠点で十分間に合うという。したがって、九州で1つの物流拠点があれば良いことになる。

図4 3PL物流E社の物流集約効果事例(宮崎デポの廃止)

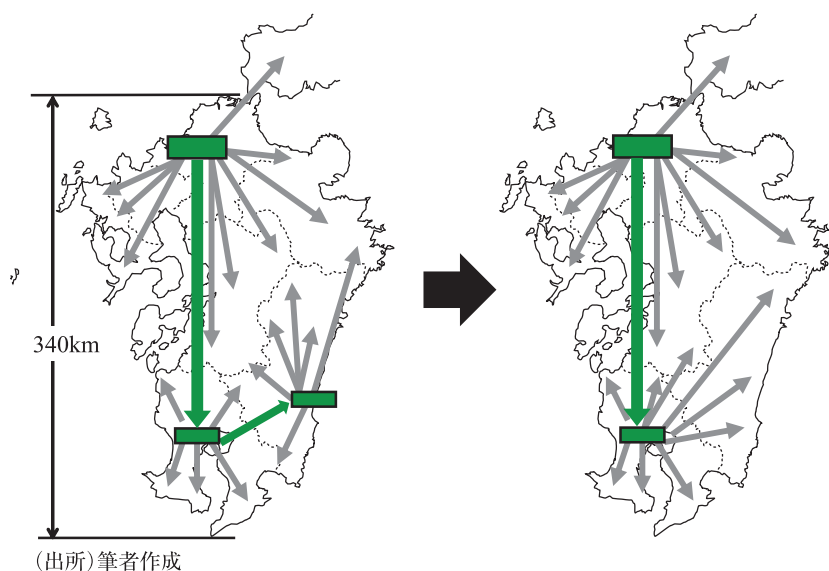
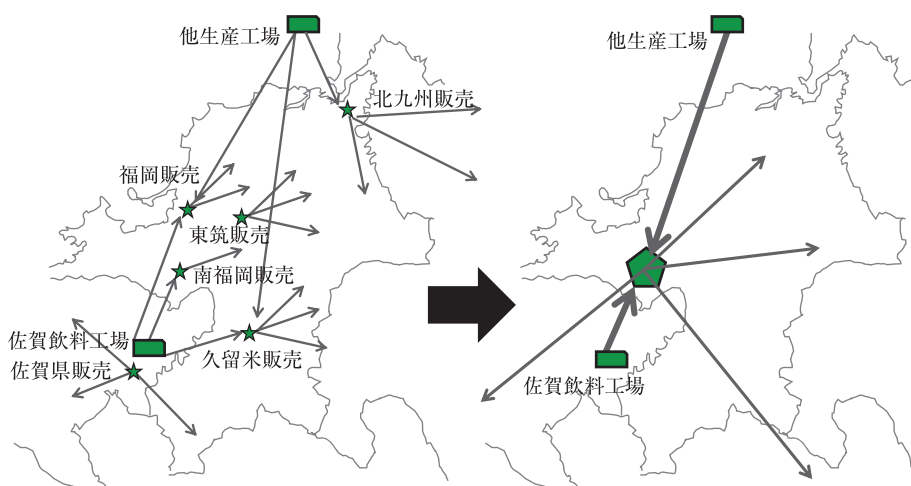


図5 食品・飲料・物流のK社による物流・生産の統合(本社協同配送センター)



(出所)筆者作成

(2) 食品・飲料・物流のK社による物流・生産の統合(福岡県)

K社は全国区の飲料品メーカーの物流企業である。広島以西の物流を担当し、物流だけでなく生産をも統合した本社共同配送センター(製販・物流統合:倉庫・配送・情報)を建設した(図5)。専門のトラック配送企業に配送や倉庫を任せ、一括管理を行っている。1億円以上の合理化を果たしたようである。この企業は配送先が多数のため、高速道を行き帰り共に利用していない。

2.2 企業立地の可能性や実施事例

(1) 広島自動車部品D社の例

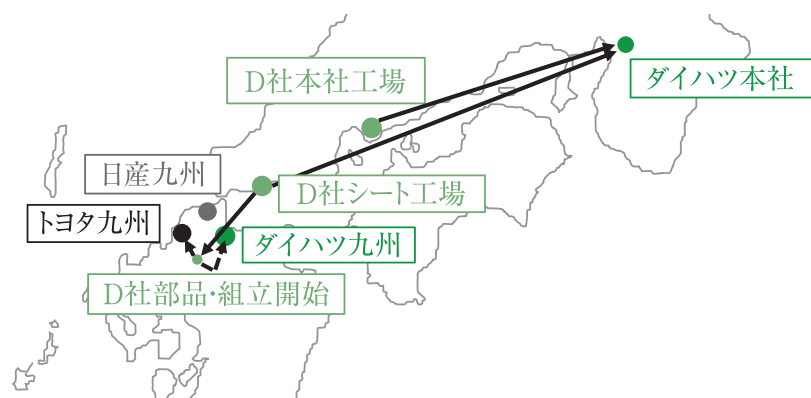
広島自動車部品D社は、マツダが売上高の9割以上のシェアを占めているが、レクサスの車内部品を受注し、トヨタ九州の近くに小工場を設立した。小工場といえども高級車レクサスの部品製造は最高品質と厳しい製造・検査の管理が必要であり、建屋内建屋を建設した結果、相当な投資金額になったという。その結果、見事に品質試験に合格してトヨタ九州に部品を納入した。将来のさらなる受注や顧客拡大を目指しており、主要取引先であるマツダ以外のシェア拡大を期待しているという。

また、大阪のダイハツとは従来から取引があり、ダイハツ九州等からの受注や、それに伴って現在の小工場を大型部品工場へと発展させることを期待している(図6)。これが実現した場合には東九州道が大きな価値を生むであろう。

(2) 企業立地の可能性も高い全国規模のチェーンストアの3PL企業E社(福岡県)

前述のチェーンストア向け3PL企業E社は、北九州地域でのいくつかの新規事業を検討中である。そのうち一部の事業については、すでに北九州地域で借地を行い、小規模ながら事業をスタートさせており、倉庫・ディストリビューション・情報システム・温度管理等までも行っている。チェーンストアだけでなく、各種総合・高度化物流や冷凍物流・スーパーへの3PL

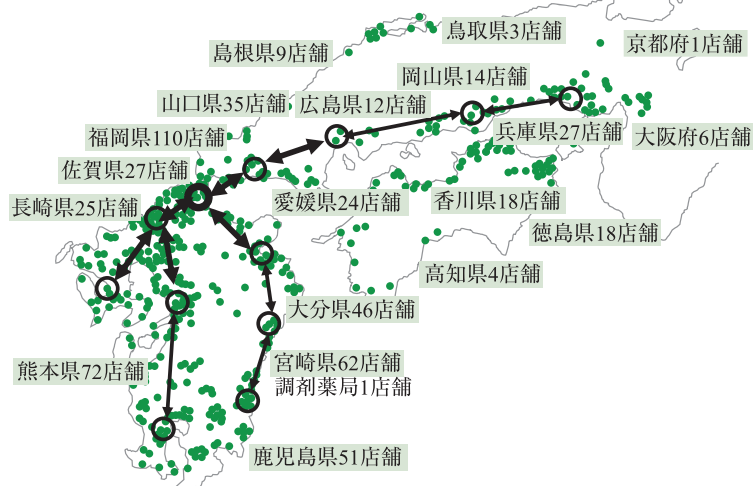
図6 企業立地の可能性事例(自動車部品D社)



(注) 矢印は調達の流れを表す。

(出所) 筆者作成

図7 九州地場のチェーンストアT社の九州・中国・関西の店舗数



(出所) T社ウェブサイトより作成

等も検討している。

E社の顧客である関東中心のチェーンストアは九州には強いが中国地方が非常に弱く、特に山口県には1店舗しかない。当顧客は中国地方での店舗拡大を目指しており、現在1,400の店舗を2016年までに2000店舗に拡大する戦略を持っている。仮に中国地方に今後50店舗程度の進出を行うとすれば、E社も物流拠点を設立する可能性が高い。そうすれば、東九州・西九州および山口・中国地方の3地域の拠点である北九州地域が、同社の物流拠点として有望になり、福岡地区の物流拠点の手狭さも補える。

(3) T社（福岡県）

T社は九州地場のチェーンストアであり、九州・関西および山口や中国地方にもかなりの店舗がある（図7）。東九州・西九州・中国地方の3地域の中心拠点である北九州地域に、最近物流拠点を立地したが、これは必然的な戦略である。この企業は、東九州・西九州・中国地方

それぞれに基盤を有しており、それらの地域の拠点をつなぐルートの一つとして東九州道も活用できる。このような立地戦略を策定・実行するには、物流だけでなく経営戦略・顧客戦略等を含んだ企業総合戦略が必要になる。

2.3 その他特筆すべき事例

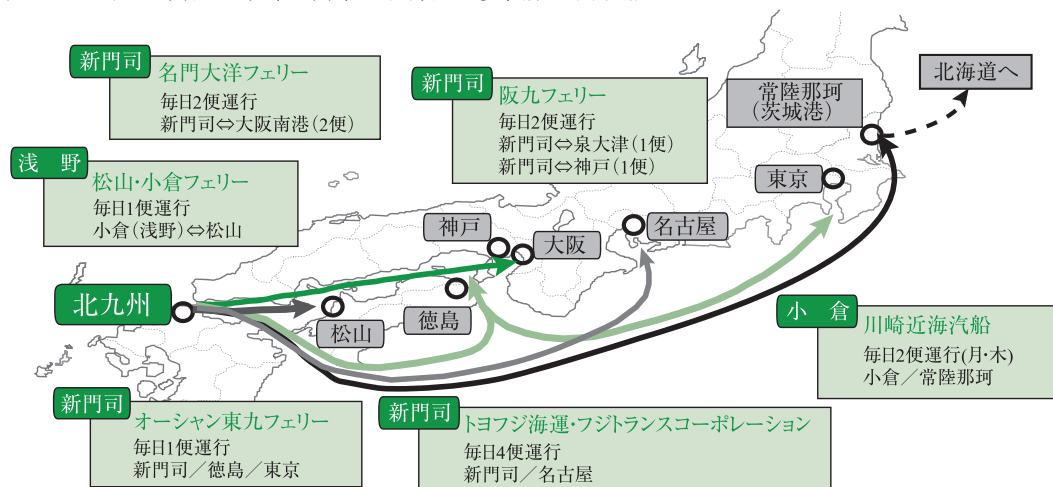
(1) 高速内航船物流が100%の企業

関西はもちろん北海道や関東への輸送においてトラックや鉄道ではなく高速内航船による割合がほぼ100%の企業が2社あった。Q社（物流、福岡県）は運転手不足・人件費・燃費・タイヤ・メンテナンス・償却・シームレス物流（積替無し等によりドアツードアを短時間でサプライチェーン物流ができること）等を考慮すると内航船の方が安く、鳥栖（西九州）・東九州～北九州地域～関西・関東～北海道への物流をすべて高速内航船で行う。もう1社はN社（住宅器材、東京）で、大型器材は内航船でしか運べないので関東～鳥栖間に利用している。更に定時性は98%であり、鉄道と比べて格段に利用しやすい。

北九州地域は、東九州（大分・延岡・宮崎）・西九州（鳥栖・福岡・熊本等）と中国地方の3地域の産業・物流拠点であり、関西・関東・北海道との高速内航船の物流ネットワーク戦略による物流改革・企業立地が有利となる地域であることが再認識された。このことと、図8に示す多便数の内航船ネットワーク、さらに内航船が発着する小倉や新門司からの高速道路へのアクセスの良さも北九州地域の優れた特長である。

高速内航船の利用率を0%から33%に大幅に増やすという「味の素」の戦略（日本経済新聞、2014年5月28日）は内航船優位を端的に示している（表2）。記事ではこの内航船利用率引き上げを2016年度に完了するとあるが、ヒアリングでは、コストが安くかつリードタイムもト

図8 九州から関西・中部・関東・北海道に多便数の内航船ネットワーク



(注)このほか、博多～東京(貨物)週6便、苅田～関東(貨物)週4便、大分等～関西(貨客)日2便、

大分～四国(3航路、貨客)日19便等多数の高速内航船がある。

(出所)北九州市港湾空港局資料をもとに作成

表2 高速内航船の効果(味の素の事例)

輸送手段の割合(%)			リードタイムの比較(日)		
	現在	2014 年度中		西宮～福岡	川崎～西宮
トラック	54	13	トラック	1	1
鉄道	46	54	鉄道	1	1
船舶	0	33	船舶	1	2

(出所)日本経済新聞(2014 年 5 月 28 日)およびヒアリング結果より作成

表3 トラックと高速内航船のトータル物流コストの試算(単位:千円)

	トラック	内航船	差額(削減額)
運賃	81.2	97.5	▲16.2 ①
トラック経費	39.8	18.0	21.9 ②
走行経費	16.3	7.0	9.3
人件費	23.5	11.0	12.6
合計(①-②)			5.6

(注)トラック運賃はライノス・パブリケーションズ(2014)における 10 トン車の距離運賃(500km)による。
 内航船運賃は日本経済新聞(2014 年 5 月 28 日)よりトラック運賃の 1.2 倍とした。走行経費は国土交通省(2008a)より市街地を時速 40km で 167km, 高速道路を時速 70km で 333km 走行した場合の費用を計算。
 人件費は国土交通省(2008b)より労働者の平均給与 43.95 円/分と走行時間(市街地 4.2 時間, 高速道路 4.8 時間)を用いて計算。四捨五入しているため必ずしも合計や差額は一致しない。

(出所)筆者作成

トラックと遜色がないので実現を 2014 年度に前倒しするとのことであった。

表3のトラックと高速内航船のコスト比較は、関西向け輸送距離 500km を、すべてトラックで輸送した場合と、500km のうち 3 分の 2 を高速内航船、残り 3 分の 1 をトラックで輸送した場合の試算結果を示したものである。高速内航船による輸送では、トラック輸送時に必要となる人件費・燃料費・タイヤ・メンテナンス・償却(寿命が長くなる)のコストが不要となる。

そのため、現状では輸送費が 20% 程度高い高速内航船輸送では、10 t 級トラックでの輸送と比較すると、現状でも 5,600 円程度(トラック運賃のおよそ 7% に相当)分コストが安くなる試算である(なお、表3に示す公的データを用いた試算の他に、味の素へのヒアリングで得られたデータを用いた試算も行ったが、どちらもほぼ同じ 7% 程度の効果があるとの結果であった)。今後、運転手不足や人件費高騰を考えると高速内航船の利用率は更に拡大する。北九州～大阪のフェリーは、ほぼ満船状態が続いており予約が取りにくい状況にあるという(RKB 毎日放送, 2014 年 11 月 26 日)。

今後は、荷主企業はその物流コストに関して、トラックを自分の資産として考え、その人件費や償却費等を正確に計算することが重要である。そうすれば上の試算のように内航船の価値が非常に高いことが理解されるだろう。さらに内航船はトラックのみならず鉄道に対しても定

時性や積替えがないことなどサービス条件において優位な物流である。また、国際（釜山など）と国内とをつなぐ物流ネットワークの構築にも内航船の活用が期待される。

こういった内航船に対するニーズに対し、平成 27 年以降、新門司発着高速内航船の 12 隻のうち、8 隻で能力を 1.3 ～ 1.5 倍に更新する。その第 1 船である阪九フェリーの「ひびき」が 2014 年 11 月 25 日に三菱重工下関造船所で竣工した。全長 195m、全幅 29.6m、総トン数 1 万 6,000 t、旅客定員 643 人、12m トラック 191 台・自動車 184 台収容という瀬戸内海最大であり、なおかつ超省エネ型のフェリーである。

(2) 国際～国内事業と九州自動車道、釜山立地の M 社（神奈川県）

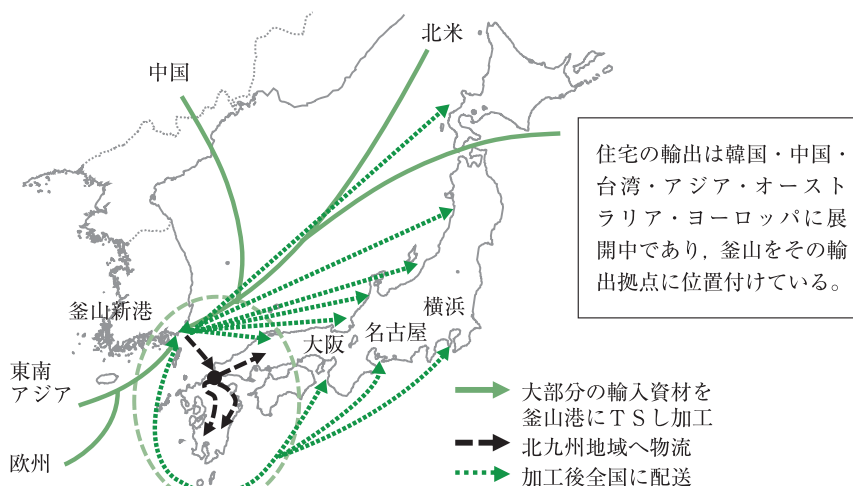
全国規模の住宅・資材の M 社（神奈川県）は、2014 年、釜山港新物流拠点に独資 100% で進出した。倉庫などの物流拠点として利用するだけでなく、加工工場を併設する形で進出している点が興味深い。この企業は、全国に加工工場や物流拠点（図 9）を有しているが、世界からの大部分の輸入素材をこの釜山港新物流拠点に集約し、これを日本全体への効率的配送拠点倉庫とし、さらに併設する工場で加工した資機材を全国 30 拠点到にコンテナ船・フェリー・Ro-Ro 船により配送する計画であるという。このような仕組みを利用すれば、北部九州の物流拠点を活用し、東九州・西九州・中国地方の住宅建設地まで直送することも可能である（図

図 9 M 社の国内加工工場および物流拠点の様子



（出所）M 社資料

図 10 M 社の輸入物流と日本・九州への物流そして住宅の輸出



（出所）M 社資料および釜山港湾公社資料より作成

10)。すなわち、東九州道を利用して資機材を速達し、現地で組み立てが出来る。更にこの企業は、韓国やヨーロッパにも住宅の拡販戦略をあわせ持っており、これは住宅と総物流を行う世界戦略であるといえる。

経営側面からみた効果は、①国内物流費および人件費の低減（投資・人件費等はウォン高で格差がなくなりつつある）、②在庫量の適正化と重要ニーズへの即応化（国内在庫の削減）、③MIX コンテナの配送、④事前チェックによる品質管理、⑤既存スペースの拡大、⑥新商品のラインアップ・新規事業・販売機会損失の解消であり、本来の姿の「営業、販売、新規事業に集中」にできるとのことである。

3. まとめ

本稿は、東九州自動車道の宮崎延伸と北九州地域への物流センターや工場などの新たな企業立地の可能性について、企業ヒアリング調査を行った。以上の分析より要点を整理すると次のようになる。

第1に、東九州道による北九州～大分・延岡間は交通時間が約50～60%に短縮（IC間）と効果が大きい。北九州～宮崎市間では開通後長年を経ている九州縦貫道（西九州）の存在により時間短縮効果がほとんどないため、物流企業の関心も少ない。また物流における高速道路利用に関しては、配送先や高速道料金等により利用が限定される。1日でのラウンド輸送を考えれば半径200kmに1カ所の物流拠点があれば良く、南北350kmの九州は1カ所かせいぜい2カ所の物流拠点があれば良いなどの物流特有の事情も把握できた。現状では九州縦貫道（西九州）の貨物量が東九州の3～4倍と差がある。格差是正が期待されるが、貨物量が少ないため現状での便数が少なく積載率も低いため、貨物を増やすことはそれほど簡単ではない。

第2に、物流はすべての産業の要で非常に重要との認識は高く、物流センター集約などの物流改善はほぼ完了している。調査した物流改善事例では30～40%のCO₂発生や物流コストの削減を実現していた。このような物流改善は概ね既に九州縦貫道を通じて行われてきた。最近では、物流だけの物流改善や企業立地は稀でありその効果にも限界がある。経営、販売・生産、新規事業、組織改編、物流コスト・リードタイム等の総合戦略に基づいて、物流改善や企業立地が行われている。このような戦略に基づいて、北九州地域へ実際に立地した企業や今後その可能性のある企業の存在も確認された。

第3に、北九州地域への企業立地や可能性のある企業が3社（広島1社・福岡2社）あった。北九州地域の地理的な特性、すなわち東・西九州に中国地方を加えた3地域との生産・販売・物流などの総合戦略の拠点として活用できることがカギである。それら3地域にとっての、日本全国あるいは国際への物流ネットワークの構築において、北九州地域が拠点となり、さらに東九州道が活用されることが期待される。

第4に、北九州地域は高速内航船の便数が日本一であり、遠くは北海道までトランスシップ輸送を行っている。高速内航船は輸送・燃料・人件・メンテナンス・償却等のコストや、定時性・リードタイム・積替えなしでのサプライチェーン物流の形成などにおいて、既にトラック輸送よりも優位である。今回の調査のなかで、国内輸送に内航船を100%活用している物流企

業も2社あった。また今後急速に30%以上を内航船に切替える企業もある。今後、人件費の高騰等で更に優位性が高まる可能性が高く、国内のみならず韓国や中国との高速船による連携にも、この高速内航船のネットワークは大いに活用できる。

第5に、独資100%で釜山港物流拠点に進出したある企業は、世界から輸入した素材を釜山港に集約し、日本国内へ向けた貨物の拠点倉庫とする計画である。釜山港の倉庫で最効率の在庫管理を行い、加工後の資材を日本全国に配送、そして国内の物流拠点を通じて住宅建設地まで直送する。日本国内の倉庫をすべて釜山へ整理統合・集約するイメージを持っているという。この事例のように、北九州地域の東アジアへの近接性をいかして国際物流において東九州道が活用されること期待できる。ただし、日本の各港湾が釜山港に直結しており、国際海上貨物が釜山港に直結しているために国内高速道路をあまり利用しないということも考えられる。

第6に、北九州地域にとって、東九州道を活用した物流改善と企業立地には総合経営戦略や東九州、西九州、そして中国地方とのネットワークによる3地方の拠点形成化が重要である。さらに北九州地域は高速内航船の物流ネットワーク戦略による物流改革・企業立地が有利に働く地域であることを再認識した。今後、このような北九州地域や東九州地域の地の利を活かした施策が実施されることが期待される。

注

(注1) 3PL (Third Party Logistics) とは、荷主企業に代わって最も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い、かつそれを包括的に受託し実行することをいう。荷主でもない、単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度な物流サービスを提供している。3PLは、ノンアセット型(資産を持たない)とアセット型(資産を持つ)に別れ、主要機能として、コンサルティング(対荷主企業)、プランニング(対荷主企業)、レポートニング(対荷主企業)、マネジメント(対物流会社)がある。複数企業の物流業務を引き受け、その貨物全体に対して共同での集荷や保管、混載などの高度で効率のよい物流を行なうことにより複数の委託先に同時に貢献するとともに、自ら長期的な事業を行なっている。

参考文献

- RKB 毎日放送ニュース (2014 年 11 月 26 日) 「フェリー好調 “どん底から復活”」
 国土交通省 (2008a) 「費用便益分析マニュアル」
 国土交通省 (2008b) 「時間価値原単位および走行経費原単位 (平成 20 年価格) の算出方法」
 国土交通省 (2014) 「平成 24 年度 貨物地域流動調査」
 国土交通省延岡河川国道事務所、西日本高速道路株式会社 (2014) 「東九州自動車道 (北浦 IC ~ 須美江 IC), (日向 IC ~ 都農 IC) 開通後の交通状況」, <http://corp.w-nexco.co.jp/corporate/release/hq/h26/0407/>, 平成 26 年 12 月 25 日参照
 日本経済新聞記事 (2014 年 5 月 28 日) 「味の素, 食品輸送 船・鉄道に 16 年度に トラック運転手不足で」
 ライノス・パブリケーションズ (2014) 「実勢トラック運賃調査 2014」『月刊ロジスティクス・ビジネス』2014 年 4 月号, pp. 14 ~ 17