

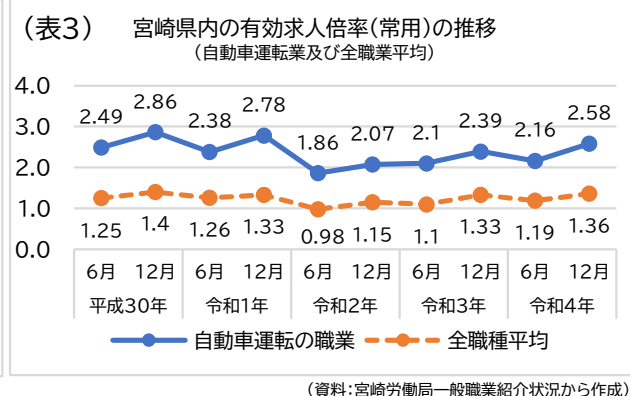
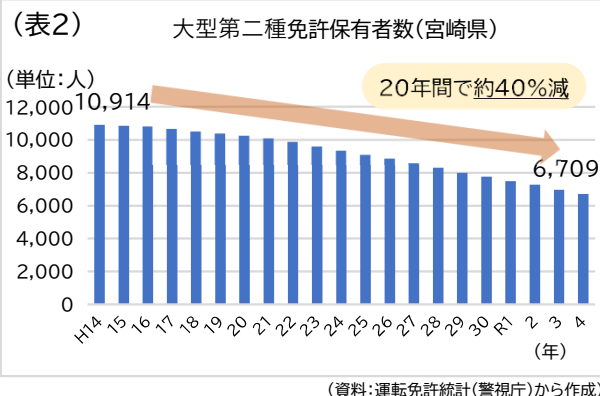
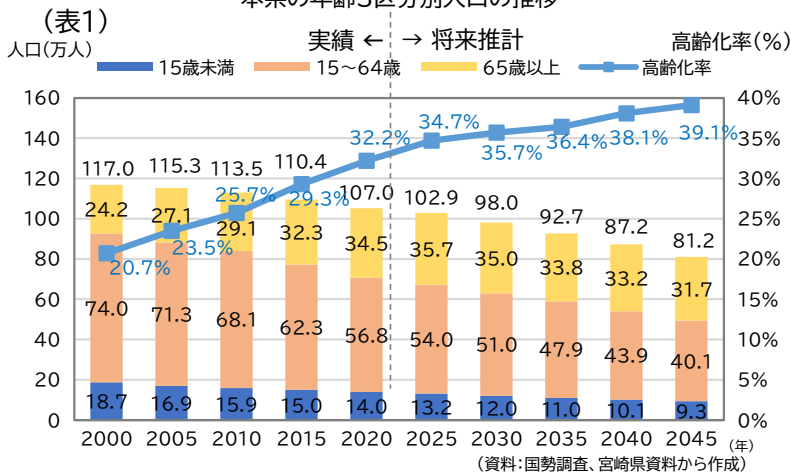
Ⅰ 本県の交通・物流を取り巻く環境

1 人口構造・人手不足

公共交通の利用減への対応や担い手の確保が必要

- 本県の人口は、平成7年(1995年)の約117万6千人をピークに減少が続いています。(全国のピークは平成20年(2008年))
- 2000年代以降、死亡数が出生数を上回る「自然減」と転出超過による「社会減」の同時進行によって、減少速度が加速しています。
- 生産年齢人口(15～64歳)の減少等により、本県の有効求人倍率は平成27年(2015年)以降、1.00超の状況が続いており、様々な産業で人手不足が課題となっています。(表1)
- 特に、バスやタクシー、トラック等の運転士不足は年々深刻化しており、大型第二種免許保有者は20年間で約40%減少しているほか、自動車運転業の有効求人倍率は全職業と比べて高い状態が続いています。(表2、3)
- 今後、人口減少や運転士不足が進むことで、公共交通や物流網の維持が益々困難になることが予想されます。

本県の年齢3区分別人口の推移



2 働き方改革・物流の2024年問題

サプライチェーン全体での物流の効率化に向けた取組が必要

- トラックドライバーの働き方改革の一環として「時間外労働時間の上限規制(年間960時間まで)」が2024年(令和6年)4月から適用されます。
- 併せて、トラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」により、拘束時間等も規制が強化されます。
- これらによって、トラックドライバー1人当たりの走行距離が短くなることで、物流が停滞し、経済や生活に影響が出ることが懸念されています。
- 特に、本県は長距離輸送が必要となる大消費地への物流の維持といった問題に直面しています。

「2024年問題」により2030年に運べなくなる荷物の割合(推計)

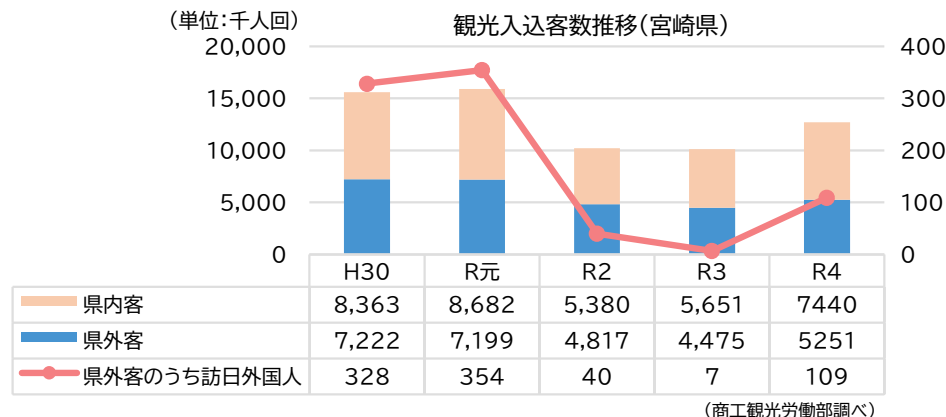
	北海道	東北	関東	北陸	中部
	39%	41%	34%	37%	36%
	近畿	中国	四国	九州	沖縄
	36%	37%	40%	39%	23%

※ 宮崎県では41%の荷物が運べなくなるという推計結果
(資料:野村総合研究所)

3 交流人口（観光）

特に外国人観光客（インバウンド）の早期回復が必要

- 本県の令和4年観光客数は約1,269万人回となっています。
（県外客 約525万人回、県内客 約744万人回）
- 県外客の交通手段は、九州内からはほとんどが乗用車を利用しており、関東や近畿地方など九州外からは、航空機の利用が多い状況です。
- 観光客の多くは日帰り客であり、比較的経済波及効果の高い宿泊客は約22%となっています。
- 訪日外国人観光入込客数は新型コロナの影響で大きく減少しています。
（R元 約35万人回 ⇒ R4 約11万人回）



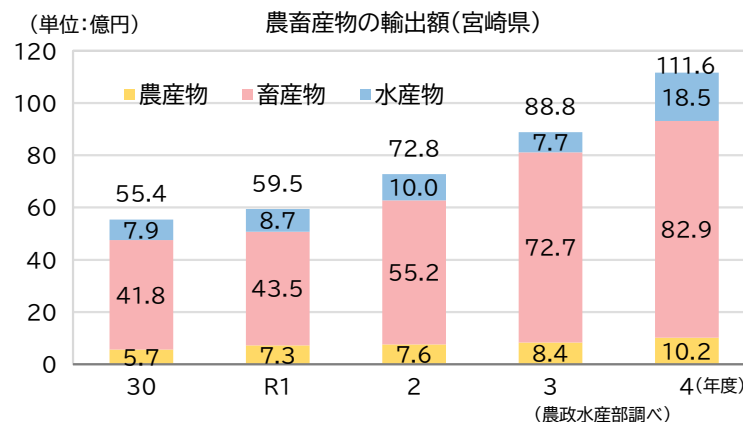
4 経済・産業

国内外からの外貨獲得に向けた交通網・物流網の構築が必要

- 経済活動のあらゆる分野で広域化・グローバル化が進展しています。
- 九州では、半導体関連の工場進出が相次ぎ、国内外との経済的な結びつきがさらに深まっています。
- 本県産農畜水産物の輸出額は11年連続で過去最高を更新しており、国内外との経済交流が拡大しています。



半導体関連企業の進出



5 大規模行事の開催

交通利便性の充実・向上が必要

- 今後、県内外で大規模行事の開催が予定されています。
【県内開催】2027年 第81回国民スポーツ大会・第26回全国障害者スポーツ大会
【県外開催】2025年 日本国際博覧会（大阪・関西万博）



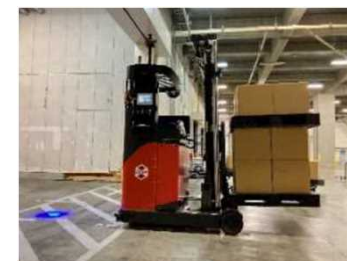
6 技術革新に伴う交通・物流環境の変化

先端技術の導入による交通・物流の効率化・高度化が必要

- 交通分野においては、地方都市を中心に予約に応じて配車指示や運行ルート計算等をAI等が行うオンデマンド交通システムの導入が進んでいます。
- また、運転士不足や過疎地域における移動手段の確保等に対応するため、自動運転への期待が高まっており、社会実装に向けた実証実験が実施されています。
- 新たなモビリティサービスとしてMaaS※が注目されており、本県では、全国に先駆けて、MaaSのスマートフォンアプリ「my route」を導入しました。
(※ Mobility as a Service：複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、一括した検索・予約・決済等を提供するサービス)
- 物流においても、2024年問題やカーボンニュートラル※への対応に向けて、物流施設における自動化・機械化やドローン物流の実用化、トラックの自動運転や隊列走行などの「物流DX」による生産性の向上が求められています。
(※温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。)



自動運転車のイメージ
(国土交通省資料)



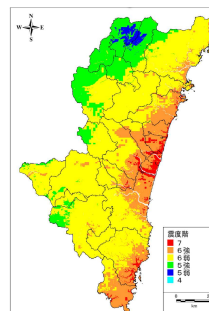
物流施設における自動化・機械化
(国土交通省資料)

7 激甚化、頻発化する自然災害

災害に強い交通・物流ネットワークの構築、代替輸送（リダンダンシー※）の確保が必要

(※「冗長性」、「余剰」を意味する英語で、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。)

- 近年、豪雨や地震等の自然災害が相次いで発生しています。
- 令和4年9月の台風14号では鉄道網や道路網が寸断され、人流・物流等に影響が生じました。



最大クラスの地震による震度分布図



令和4年9月 台風14号により被災した国道327号

8 交通・物流インフラ<道路>

早期のミッシングリンク解消と暫定2車線区間の4車線化が必要

【東九州自動車道】

- 「大分県境～日南東郷」が供用中であり、「日南東郷～南郷」、「奈留～鹿児島県境」が整備中となっています。
- スマートICは、門川南、国富が供用中であり、新富（仮称）が整備中となっています。
- 「高鍋～西都」のうち約4.7km、「宮崎西～清武」のうち約3.7kmが4車線化事業中です。

【九州中央自動車道】

- 「雲海橋～平底」、「葦田～延岡」が供用中であり、「熊本県境～雲海橋」が整備中となっています。

【都城志布志道路】

- 「乙房～鹿児島県境」が供用中、「都城～乙房」が整備中であり、令和6年度に全線開通予定となっています。



東九州自動車道「清武南～日南北郷」が開通（令和4年度）



都城志布志道路（金御岳IC～末吉IC）

9 交通・物流インフラ<港湾>

港湾の機能強化に向けた整備が必要

【細島港】

- 原木輸出の拡大への対応のため、令和元年度から16号岸壁を整備しています。
- RORO貨物の需要増加に対応するため、令和4年度から19号岸壁の整備に着手しています。

【宮崎港】

- フェリーの大型化に対応するため、令和3年度に上層階乗降口に接続するサイドスロープを整備しました。

【油津港】

- 令和3年度までに既存第10岸壁の耐震強化を実施しました。
- モーダルシフト等に伴う大型船舶の就航を可能とするため、令和5年度から第10岸壁の延伸に着手しています。



細島港19号岸壁整備の新規事業化決定（令和4年度）

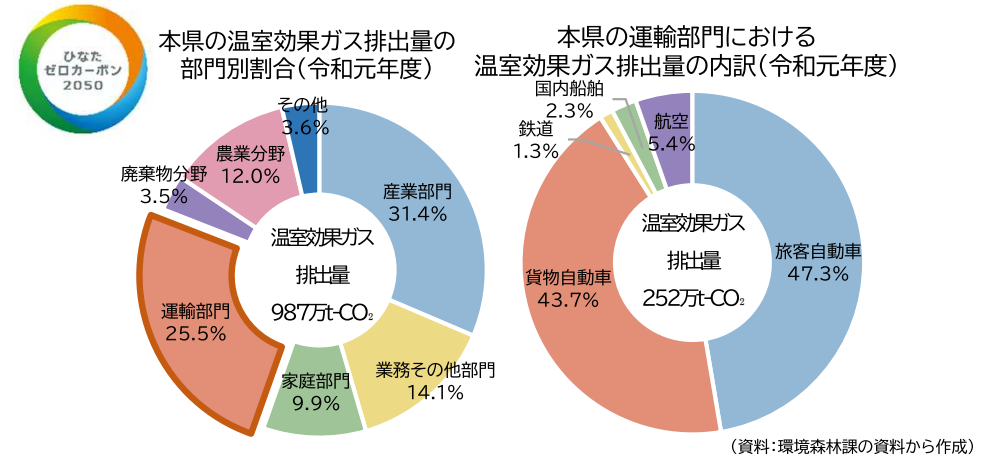


宮崎港サイドスロープ

10 脱炭素社会に向けた取組の加速

環境負荷の少ない交通・物流の推進が必要

- 2020年(令和2年)10月の国のカーボンニュートラル宣言以降、脱炭素化に向けた動きが大きく加速しています。
- 本県においても2023年(令和5年)3月に「第四次宮崎県環境基本計画」を改定し、2030年度(令和12年度)における宮崎県の温室効果ガス排出量を2013年度比(平成25年度比)50%削減することとしています。
- 本県の二酸化炭素排出量の25.5%を運輸部門が占めており、そのうち90%が自動車を発生源としています。



11 持続可能性 (SDGs) に対する意識の高まり

SDGsの視点を踏まえた交通・物流施策の推進が必要

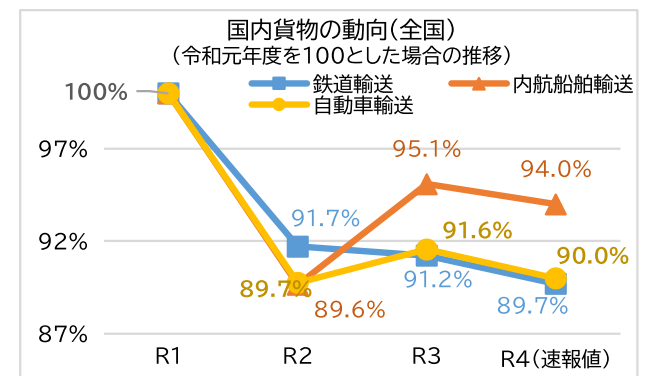
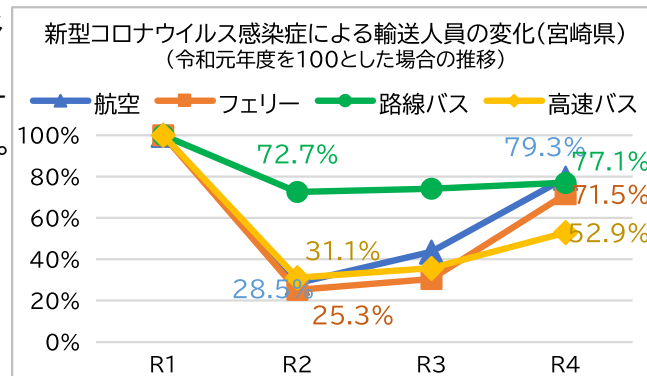
- 国連の「持続可能な開発目標 (SDGs)」では、17の目標と169の達成基準が示されており、世界的に持続可能な社会を目指していく考え方が広がっています。
- 本県においてもSDGsの達成に向けた取組が重要です。



12 新型コロナウイルス感染症の拡大による影響

ニューノーマル (新たな日常) に対応した交通・物流サービスの確保・維持が必要

- 交通においては、外出自粛や休業要請に伴い、移動需要が激減し、大きな打撃を受けました。
- 令和4年度の本県公共交通の輸送人員は、コロナ禍前(令和元年度)の約7割にとどまっています。
- 物流においては、経済活動の停滞等によって、貨物量が減少しています。
- 一方、宅配便については、コロナ禍において在宅が増えたことなどによる通信販売需要の高まりなどによって、取扱量が増加しています。



(資料:自動車輸送統計、鉄道輸送統計、内航船舶輸送統計から作成)