

II 本県の交通・物流の現状と課題

1 本県交通の現状と課題 (1) バス

～県民の日常生活に欠かせない移動手段として重要な役割を担っています。～

現 状

【バスを取り巻く動向】

- 新型コロナの影響による利用者数の減少や燃料高騰等に伴い、バス事業者の経営は厳しい状況にあります。

【本県の乗合バス】

- 乗合バスの年間輸送人員は、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込んでおり、令和3年度は約687万人となっています。
(令和元年度比：72.0%)
- 乗合バスの運転士数（正規職員）は、近年緩やかに減少しており、令和3年度末時点で、272人となっています。
(令和元年度比：85.3%)
- コミュニティバスの年間輸送人員は、新型コロナの影響で令和2年度以降、落ち込んでおり、令和4年度は約56万人となっています。
(令和元年度比：87.1%)
- 高速バスの年間輸送人員は、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込み、その後若干回復しているものの、令和4年度は、約50万人となっています。(令和元年度比:52.8%)

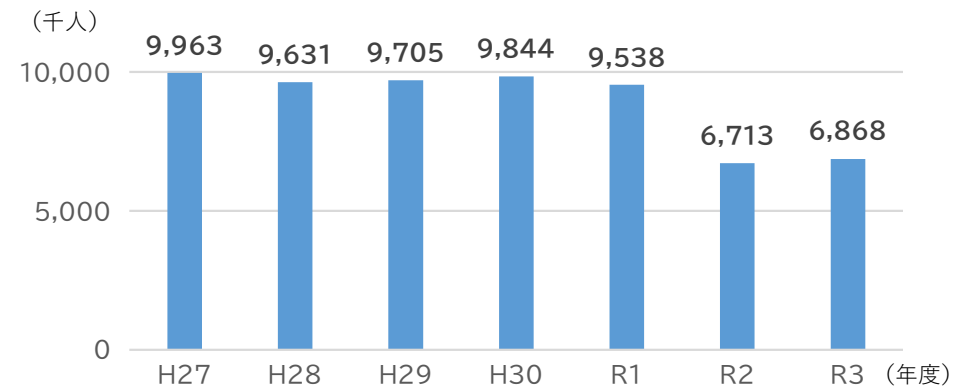
【車両のバリアフリー化】

- 県内主要バス会社の路線バス車両に占めるノンステップバスの割合は、令和4年度末時点で41.6%となっています。
(全国（令和3年度末）：61.3%)

課 題

- 新型コロナの影響により、バスの利用者数は大きく落ち込んでいることから、まずはコロナ禍前の水準への回復が必要です。
- 高齢化の進展にあわせ、運転免許返納者等の増加が見込まれることから、高齢者にとって移動しやすい環境の整備が必要です。
- 時代の変化を踏まえながら、県民の日常生活や観光面における移動実態・ニーズを適確に捉えた最適なサービスを提供していく必要があります。
- バス路線を継続して維持していく上で、慢性的な運転士不足や利用者数の減少等に伴う運行欠損額の増加に対応していく必要があります。

【本県の乗合バスの年間輸送人員推移】（高速バスを含む）



(出典：九州運輸要覧)

1 本県交通の現状と課題 (2) 鉄道

～大量性・速達性・定時性に優れ、CO₂排出量が極めて少なく、生活交通路線・広域的な移動手段として重要な役割を担っています。～

現 状

【鉄道を取り巻く動向】

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（令和5年10月施行）により、利用者数の少ないローカル鉄道を再構築するための仕組みが創設されました。

【本県の鉄道路線】

- 1日あたりの平均利用者数は、新型コロナの影響で大きく落ち込み、その後、緩やかに回復傾向にあります。
- 特に利用者数の少ない吉都線・日南線は、沿線市町や鉄道事業者等と一体となって、地域の実情を踏まえた利用促進策に取り組んでいます。
- 日豊本線は、県内部分が単線である上、大分・鹿児島県境間が高速化されていません。
- ICカード「SUGOCA」について、平成27年度から宮崎駅を中心とした12駅で導入されています。

【バリアフリー化】

- 国の整備方針に基づき、1日の利用者数が2千人以上の県内の駅については、すべてバリアフリー化がされています。

課 題

- 特に輸送密度の低い吉都線と日南線は、路線の存続が不安視されており、沿線市町と連携した利用促進の取組による輸送密度の維持・向上が必要です。
- ICカード「SUGOCA」の利用エリア拡大や駅舎等のバリアフリー化など、利便性、快適性等の向上について、継続したJRへの働きかけが必要です。
- 日豊本線の本県と大分・鹿児島両県との県境間の高速化整備の取組が必要です。
- 引き続き、東九州新幹線をはじめとした新幹線整備に向けた議論が必要です。

【線区別の平均通過人員（人/日）】

路線	区間	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	増減 R1→R4
日豊本線	佐伯～延岡	889	858	353	431	604	70%
	延岡～南宮崎	6,145	5,980	4,327	4,527	5,074	85%
	南宮崎～都城	3,584	3,503	2,540	2,701	3,138	90%
	都城～国分	1,438	1,389	728	830	1,068	77%
宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1,918	1,854	627	890	1,494	81%
吉都線	都城～吉松	465	451	408	397	394	87%
日南線	南宮崎～田吉	3,770	3,733	2,163	2,452	3,289	88%
	田吉～油津	1,160	1,133	934	-	914	81%
	油津～志布志	193	199	171	-	-	-
肥薩線	人吉～吉松	105	106	-	-	-	-

※災害等で不通の区間は非公表。

(出典：九州旅客鉄道(株))

1 本県交通の現状と課題 (3)海上航路

～大都市圏から遠隔地にある本県において、大量にヒト・モノを一度に輸送できる移動手段として重要な役割を担っています。～

現 状

【海上航路を取り巻く動向】

- 新型コロナの影響による利用者の減少や、燃料高騰等に伴う運航費用の増加などにより、経営環境は不透明な状況にあります。

【本県の長距離フェリー航路】

- 宮崎港～神戸港の1航路となっています。
- 令和4年に新船「フェリーたかちほ」、「フェリーろっこう」が就航し、近年の旅行ニーズに合わせて個室を大幅に増加させるなど多様なニーズに対応した設備の充実が図られました。
- 新船就航後、旅客利用者は増加傾向にありますが、コロナ禍前の水準までは回復していません。
- 官民で構成される宮崎県長距離フェリー航路利用促進協議会により長距離フェリーの利用を促進しています。

【本県の離島航路】

- 本県には、島野浦航路（延岡市）、大島航路（日南市）、築島航路（串間市）の3つの離島航路があります。
- 島民や観光客の重要な移動手段となっていますが、利用者数の減少や燃油価格の高止まりなどにより厳しい経営環境に置かれている状況です。

課 題

【長距離フェリー航路】

- 長距離フェリーの認知度を向上させ、新規旅客の獲得を図るため、宮崎や神戸での継続的なPR活動が必要です。
- 船内イベントの充実などにより、船旅の魅力を向上させ、リピーターを確保する取組が必要です。
- コロナ禍を契機に、減少が進んだ団体客の利用回復に向けた取組が必要です。

【離島航路】

- 離島と本土を結ぶ唯一の交通手段である離島航路の維持に取り組む必要があります。

【長距離フェリー運航会社における一般旅客数等の推移】

年 度	H30	R元	R2	R3	R4
一般旅客数（人）	136,461	132,303	33,416	40,301	94,609
トラック輸送数（台）	70,971	66,353	60,243	59,918	61,036

（出典：宮崎カーフェリー（株）の資料を総合交通課で加工）

【離島航路の利用実績】

（単位：人）

航路の概要			H30	R1	R2	R3	R4
航路名	航路事業者	便数					
島浦～浦城（延岡市）	日豊汽船株	16	103,538	106,685	94,974	86,447	93,186
大島～目井津（日南市）	日南市	4	9,478	8,539	17,761	8,318	7,877
築島～舩（へた）（串間市）	串間市	不定期	118	91	70	63	52

（総合交通課調べ）

1 本県交通の現状と課題 (4) 航空

～大都市から遠方に位置し、高速交通網も脆弱である本県において、広域的で速達性に優れた移動手段として重要な役割を担っています。～

現 状

【航空を取り巻く動向】

- 令和2年2月以降、新型コロナの影響により、旅客数は大幅に減少しましたが、国内線・国際線ともに回復基調にあります。
- 国の水際対策が緩和された令和4年10月以降は、各空港において訪日外国人の受入環境等の整備が進められていますが、特に地方空港においてはグランドハンドリング人材の不足等により、国際線が再開されていない路線もあります。

【本県発着の国内線】

- 現在、5都市7路線を運航しています。
- 国内線利用者数は、平成9年度の約347万人をピークに、令和2年度には新型コロナの影響により約91万人まで減少しましたが、令和4年度には約253万人まで回復しています。

【本県発着の国際線】

- 国際定期便（ソウル線、台北線）は、新型コロナの影響により、令和2年から運休となっていましたが、令和5年9月からソウル線の運航が再開されています。
- チャーター便は、令和4年11月に2年8か月ぶりとなるソウルからの便が運航されたのを皮切りに、これまでプサン線、台北線の3路線が運航されています。

【宮崎空港における利便性向上の取組】

- 小型機対応型旅客搭乗橋（ひなたらくちんブリッジ）の導入や、国際線専用保安検査場の整備など、利用者の利便性向上が図られています。

課 題

【国内線】

- 新型コロナの影響による減便の解消等により、旅客数は回復基調にあるものの、令和4年度は平成30年度の約8割にとどまるため、まずはコロナ禍前の水準への回復が必要です。
- かつて路線のあった広島空港や関西万博を契機として地方路線が強化される神戸空港など、地方間路線には一定の需要があると考えられるため、路線の誘致に向けた取組が必要です。

【国際線】

- 令和5年9月から運航が再開されたソウル線の維持・充実の取組や、新型コロナの影響により令和2年から運休となっている台北線の早期再開に向けた取組などが必要です。

【国内線の利用状況】

年度	H9	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数	3,465,750	3,192,836	3,116,447	910,438	1,390,325	2,527,743
東京(羽田)	1,272,202	1,552,181	1,481,322	391,364	612,507	1,153,131
東京(成田)	—	119,286	138,117	35,843	104,098	136,858
大阪(伊丹)	792,720	602,471	601,849	187,128	265,170	495,661
大阪(関西)	175,284	122,756	115,936	32,729	61,336	131,983
名古屋	647,837	168,559	157,347	54,037	66,775	117,502
福岡	341,383	537,819	534,419	183,098	250,317	426,473
沖縄	68,774	88,153	85,216	25,604	29,046	64,079
※チャーター便等	167,550	1,611	2,241	635	1,076	2,056

※ H9は高知、松山、長崎、札幌、広島、岡山線の利用者数、H30～R4はチャーター便の利用者数

【国際線の利用状況】

年度	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数	140,196	71,350	0	0	0
ソウル線	うち外国人	91,339	50,369	0	0
	うち日本人	77,342	37,982	0	0
	うち外国人	13,997	12,387	0	0
	うち日本人	13,997	12,387	0	0
	うち外国人	32,882	20,981	0	0
	うち日本人	23,335	14,022	0	0
台北線	うち日本人	9,547	6,959	0	0
	うち外国人	15,975	0	0	0
	うち日本人	13,991	0	0	0
香港線	うち日本人	1,984	0	0	0
	うち外国人	1,984	0	0	0
チャーター便	運航便数	0	0	0	44
	利用者数	0	0	0	6,480

1 本県交通の現状と課題 (5) 交通結節点

～複数の交通機関を利用する場合でも円滑に移動できることが重要です。～

現 状

【宮崎空港】

- 宮崎空港には、鉄道が乗り入れているほか、ターミナルビル前に有人のバス停、タクシー乗り場が設置されていますが、乗り場への案内が分かりにくいとの意見があることや、時間帯によっては、バスや鉄道との連絡時間が長くなっています。

【鉄道駅】

- 宮崎駅及び南宮崎駅は、概ね円滑に他の交通機関と結節されていますが、その他の主要駅によっては、バスの乗り入れや、鉄道とバスのダイヤの連絡などが不十分な状況にあります。

【フェリーターミナル】

- フェリーターミナルでは、フェリーとバス、タクシーによる結節が行われていますが、フェリーの到着時間が変更となった場合の対応が不十分な状況にあります。

【交通結節点のバス停留所】

- 乗合バスやコミュニティバス及び高速バスは、バスターミナル等においてバス同士で結節するとともに、宮崎空港や鉄道駅、フェリーターミナルといった交通結節点において他の交通モードとも結節されていますが、中にはダイヤの連絡が不十分であったり、案内表示のわかりやすさに配慮が必要な状況もあります。

課 題

- 各交通モードの乗り継ぎを考慮したダイヤ調整など、結節強化（乗り継ぎの円滑化）を図ることが必要です。
- MaaS等の最新のデジタル技術を活用し、複数の交通機関で使用できるデジタルチケットの販売など、利便性の向上を図ることが必要です。



2 本県物流の現状と課題

(1) 本県の貨物流動

※令和3年全国貨物純流動調査（物流センサス）より

現状

【本県の国内物流】

①本県発貨物（貨物量 約592万トン）（表1）

- 輸送先 九州・沖縄 52.6% 近畿地域 19.6% 関東地域 12.5%
- 輸送品類 化学工業品 23.4% 軽工業品 20.6% 農水産品 19.5%

②本県着貨物（貨物量 約663万トン）（表2）

- 発送元 九州・沖縄 67.0% 近畿地域 11.7% 中国地域 9.4%
- 輸送品類 化学工業品 38.7% 軽工業品 16.6% 農水産品 14.4%

(2) 航空貨物

現状

- 精密機器、高級鮮魚等の高付加価値、速達性が重視されるものなどを輸送しています。
- 宮崎空港では、貨物専用機が運航していないため、旅客便を貨物輸送にも利用していますが、近年の機材の小型化により、輸送能力が低下している状況に加え、コロナ禍による経済活動の停滞により、輸送量は減少している状況です。

（表3）

(3) 鉄道貨物

現状

- 日豊本線の貨物列車は、1日最大2便運行されていますが、大分以南は単線で列車待合の必要があるほか、大分県境が急勾配であるため長編成列車の運転が困難な状況です。（表4）
- 県内の貨物コンテナ駅は4駅（延岡・南延岡・佐土原・都城）であり、実際に貨物列車が乗り入れている駅は2駅（延岡・南延岡）となっています。
- 佐土原・都城駅は拠点駅（延岡駅・鹿児島貨物ターミナル駅）間をトラックで輸送するオフレールステーション（ORS）となっています。
- 物流の2024年問題や脱炭素社会に向けたモーダルシフトの受け皿としての役割が期待されています。

（表1）【本県発 品別・地域別の年間流動量】

（単位：千トン）

品 類	北海道	東北	北陸 甲信越	関 東	東 海	近 畿	中 国	四 国	九州 沖縄	計	割合
農水産品	2	3	8	191	178	394	41	14	323	1,154	19.5%
林産品	0	0	87	6	28	110	26	0	469	726	12.3%
鉱産品	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0.0%
金属機械工業品	1	8	16	38	54	19	118	1	164	419	7.1%
化学工業品	0	3	8	65	40	214	25	15	1,015	1,385	23.4%
軽工業品	17	9	12	343	22	352	46	35	383	1,219	20.6%
雑工業品	7	13	7	42	18	72	11	1	213	384	6.5%
排出物	0	0	0	36	0	0	0	0	300	336	5.7%
特殊品	0	0	0	18	20	0	0	10	247	295	5.0%
合 計	27	36	138	739	360	1,161	267	76	3,116	5,920	
割 合	0.5%	0.6%	2.3%	12.5%	6.1%	19.6%	4.5%	1.3%	52.6%		

（表2）【本県着 品別・地域別の年間流動量】

（単位：千トン）

品 類	北海道	東北	北陸 甲信越	関 東	東 海	近 畿	中 国	四 国	九州 沖縄	計	割合
農水産品	2	0	3	1	8	132	156	1	652	955	14.4%
林産品	0	0	0	0	0	0	1	21	5	27	0.4%
鉱産品	0	0	0	0	0	0	0	0	585	585	8.8%
金属機械工業品	1	5	73	68	23	183	26	16	138	533	8.0%
化学工業品	0	16	30	110	133	384	422	129	1,341	2,565	38.7%
軽工業品	2	1	30	9	5	44	17	20	970	1,098	16.6%
雑工業品	0	8	16	27	12	36	2	4	102	207	3.1%
排出物	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0.0%
特殊品	0	0	0	1	7	0	2	0	648	658	9.9%
合 計	5	30	152	216	188	779	626	191	4,443	6,630	
割 合	0.0%	0.5%	2.3%	3.3%	2.8%	11.7%	9.4%	2.9%	67.0%		

（表3）【宮崎空港の貨物取扱実績】

（単位：トン）

年度	H30	R元	R2	R3	R4
取扱量	7,154	6,205	4,074	4,326	4,319

（出典：国土交通省「空港管理状況調書」）

（表4）【延岡駅発着JR貨物ダイヤ等】

（R5.3月未現在）

構成等	運 行	発 着
10両編成 12ftコンテナ換算 50個	7便/週	延岡(19:53発)～北九州(夕) ～百済(夕)～東京(夕)(翌20:10着)
4両編成 12ftコンテナ換算 20個	3便/週	南延岡(19:56発)～延岡 ～北九州(夕)(翌1:15着)

※百済(夕)駅は大阪市に所在

（出典：総合交通課調べ）

※(夕)は貨物ターミナル駅を示す

2 本県物流の現状と課題 (4)トラック貨物

現 状

- 本県発の貨物はトラック輸送が中心であり、遠隔地である近畿以遠であっても多くの貨物が陸送されています。(表1)
- 本県着の貨物の多くは、各地から一旦北部九州に集約され、九州各県分に分けられた後、本県に届いている状況です。
- 大都市圏からの貨物の多くは、大都市圏の運送事業者によって輸送されています。これにより、本県の運送事業者は、帰り荷の確保が困難となり、途中の地域で様々な貨物を積み卸しながら、陸路を走って本県まで帰ってくる事が多くなっています。
- トラックドライバーは慢性的に不足しており、他産業と比較して高齢化が進んでいます。(表2)
- 物流業界を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面しています。
- トラックドライバーの労働時間が短くなることから、特に遠隔地への陸送での輸送が困難となる事が懸念されています。(表3)
- 国は「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、賃上げや人材確保など、輸送力不足の解消に向けた取組を進めています。(表4、表5)

(表1)

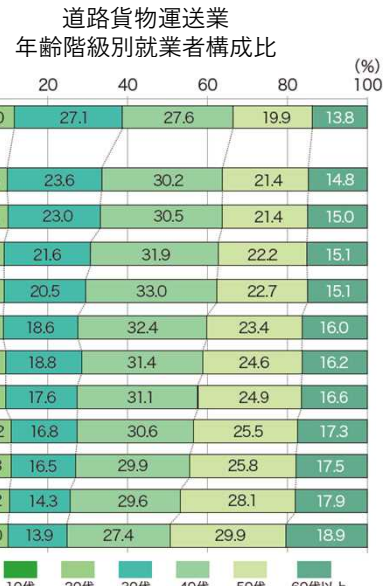
本県発貨物の流動量 (令和3年10月(3日間調査))

(単位:トン)

輸送機関	関東以遠	東海	近畿	中国	四国	九州沖縄	計	割合
鉄道	140	32	32	39	0	1	244	0.5%
トラック	3,824	3,896	3,716	2,031	578	26,922	40,967	85.3%
船舶	1,054	896	2,383	1,593	0	869	6,795	14.1%
航空	21	0	0	0	0	1	22	0.0%
合計	5,037	5,143	5,812	3,664	578	27,792	48,028	

(資料:物流センサスから総合交通課作成)

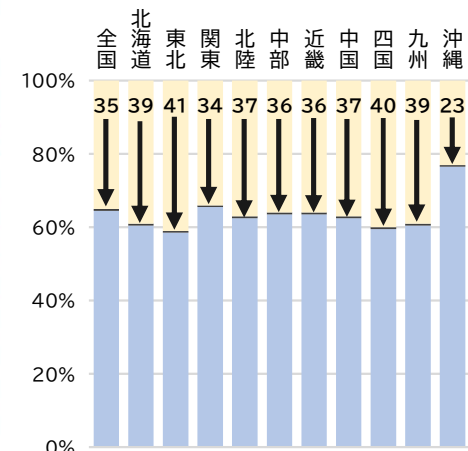
(表2)



(資料:公益社団法人全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業の現状と課題2023」より)

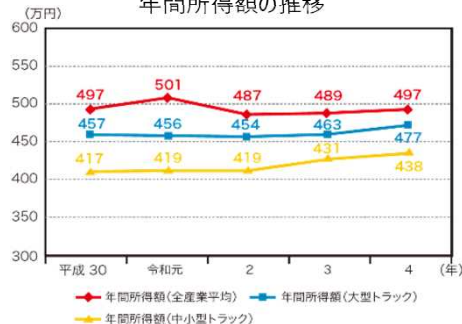
(表3)

「2024年問題」により2030年に
運べなくなる荷物の割合



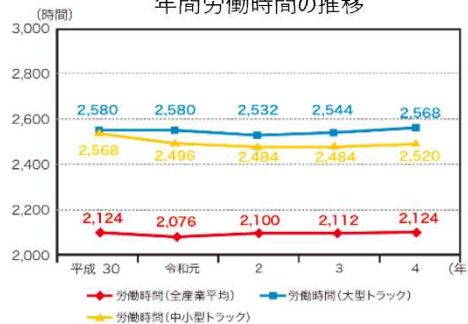
(資料:野村総合研究所)

(表4) トラックドライバーの
年間所得額の推移



(資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

(表5) トラックドライバーの
年間労働時間の推移



2 本県物流の現状と課題 (5) 海上貨物

現状

- 九州内の港湾の取扱貨物量（令和3年実績）は、北九州港が1位であり、本県では、宮崎港が10位台、細島港が20位台、油津港が30位台となっています。
- 物流の2024年問題や脱炭素社会に向けたモーダルシフトの受け皿としての役割が期待されています。

【本県の国内定期貨物航路】

（カーフェリー）

- 宮崎港～神戸港の1航路となっています。
- 令和4年に貨物積載量を増加させた新船「フェリーたかちほ」、「フェリーろっこう」が就航しています。
- 上り荷に比べ、下り荷の利用が少ない状況が続いています。

（RORO船）（表1）

- 細島港、宮崎港、油津港と関西や関東方面への定期航路を有しています。
- 「HAKKOひなた」が、宮崎・細島港と大阪の堺泉北港との間を運航しています。（堺泉北港で他船社と接続することで、千葉中央港への一貫輸送を実施しています。）
- 「琉球エクスプレス3・7」が、油津港と東京港との間を運航しています。

【本県の国際定期貨物航路（コンテナ航路）】（表2・3・4）

- 細島・油津港ともに、港の背後に製造業が多く立地するため輸移出超過の状況です。（両港とも原材料などのバルク貨物（鉱物や木材チップ等）が多いため。）

（細島港）

- 韓国、中国、台湾航路が開設されており、神戸経由のフィーダー輸送※も行われています。※主要港から大型船が寄港できない地方港への小型船による2次輸送等のこと。

（油津港）

- 神戸経由のフィーダー輸送が行われています。

（表1）

【RORO航路】 （令和5年12月末現在）

船名	航路	便数/週	総トン数	積載能力	船会社
HAKKOひなた	細島（火・木・日）-大阪-宮崎（火・木・土）	週3便	4,999	13mシャーシ70台 乗用車103台	八興運輸
琉球エクスプレス3	油津（月・水・金（土））-東京（名古屋）	3便	10,034	13mシャーシ148台 乗用車135台	マルエフフェリー
琉球エクスプレス7	油津-志布志-那覇-志布志			13mシャーシ187台 乗用車204台	

（出典：港湾課調べ）

（表2）

【コンテナ航路】 （令和5年3月末現在）

港名	航路	便数/週	積載能力	船会社
細島	韓国	1便（金）	420TEU	長錦商船（SINOKOR）
		1便（月）	342TEU	高麗海運（KMTC）
		1便（水）	724TEU	CMA-CGM
	中国	1便（水）	1,020TEU	神原汽船
	台湾	1便（火）	1,020TEU	愛媛オーシャンライン
神戸（フィーダー）	1便（日）	416TEU	OOCL（井本商運）	
油津	神戸（フィーダー）	1便（日）	416TEU	OOCL（井本商運）

（出典：港湾課調べ）

※TEU・・・20feet（コンテナの長さ約6m）換算のコンテナ取扱個数の単位
20feetコンテナ1個を1TEU、40feetコンテナ1個を2TEUとして計算する

（表3）

【港湾別貨物取扱量の推移】 （千トン）

港名	区分	H30	R1	R2	R3	R4（速報値）
細島港	輸移出	1,164	1,209	1,176	1,052	912
	輸移入	2,642	2,568	2,430	2,411	2,264
	小計	3,806	3,777	3,606	3,463	3,176
宮崎港	輸移出	3,591	3,470	3,186	3,196	3,238
	輸移入	4,029	3,725	3,335	3,293	3,533
	小計	7,620	7,195	6,521	6,489	6,771
油津港	輸移出	207	214	254	240	281
	輸移入	1,112	1,052	811	973	1,034
	小計	1,319	1,266	1,065	1,213	1,315
合計	輸移出	4,962	4,893	4,616	4,488	4,431
	輸移入	7,783	7,345	6,576	6,677	6,831
	小計	12,745	12,238	11,192	11,165	11,262

（出典：国土交通省「港湾統計」）

（表4）

【コンテナ貨物取扱量（実入り）の推移】 （TEU）

港名	区分	H30	R1	R2	R3	R4（速報値）
細島港	輸移出	12,465	12,326	12,758	11,226	10,289
	輸移入	8,679	9,085	7,582	7,049	6,405
	小計	21,144	21,411	20,340	18,275	16,694
油津港	輸移出	544	436	567	1,872	1,590
	輸移入	292	309	210	262	266
	小計	836	745	777	2,134	1,856
合計	輸移出	13,009	12,762	13,325	13,098	11,879
	輸移入	8,971	9,394	7,792	7,311	6,671
	小計	21,980	22,156	21,117	20,409	18,550

（出典：国土交通省「港湾統計」）

2 本県物流の現状と課題 (6) 業種別の現状

現 状

【製材業】

- 令和3年の製材品の出荷量1,006千 m^3 のうち、730千 m^3 (72.6%) を県外に出荷しています。
- 九州内へはほとんどが陸上輸送となっており、関西圏～首都圏へは陸上輸送が約4分の1、カーフェリーやRORO船を利用した海上輸送が約4分の3となっています。
- 利便性や輸送コスト、航路の観点から、県外港も多く利用されている状況です。

【農業】

- 本県の青果物出荷量は年々減少しており、令和3年度推計で25.2万トンとなっています。(うち約17万トンを県外に出荷しています。)
- 県外向け青果物のお荷は、多くがトラックにより輸送されています。(フェリー利用も含む)
- 産地では関東・中京向けのお荷スケジュール変更により、トラック輸送を効率化する取組(午前中出発体制(4日目販売))を実施しています。

【畜産業】

- 子牛等の生体に加え、食肉・食鳥処理された肉類、生乳、鶏卵、加工品等の畜産物のほとんどが市場や処理施設等を起点として、主にトラックにより輸送されています。(関西以遠向けのお荷物は、フェリーも利用しています。)
- 令和4年の県内肉牛の生産頭数は74,915頭で、そのうち41,895頭(55.9%)を県内出荷、33,020頭(44.1%)を県外に出荷しています。
- 畜産経営の根幹を支える畜産飼料物流において、納品時の付帯作業がドライバーの大きな負担となり、高齢化・人員不足と相まって、サプライチェーンの維持・強化が課題となっています。

【水産業】

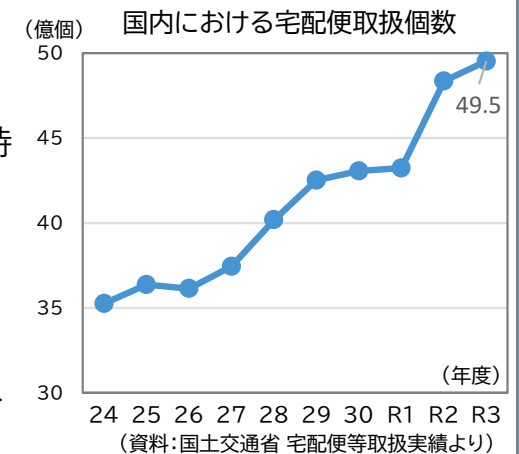
- 一部漁協(県北・県南)や仲卸売業者が、漁獲ロットの多いサバ等のまき網漁獲物やカツオ・マグロのほか、ブリ、カンパチ等の養殖魚を県外に出荷しています。
- 魚の鮮度保持のためにトラック輸送又は空輸が主流となっています。

【製造業】

- 発注企業との関係から、取り扱う製造品の種類が様々であり、また、納期も異なるため、独自の配送ルートを持つ企業が多くなっています。

【小売業】

- 近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引(EC)が急速に拡大しています。
- 国土交通省の調査によれば、令和3年度の宅配便取扱個数は49.5億個で、5年間で約9.3億個(+約23.2%)増加しています。
- 宅配便の再配達は、CO₂排出量の増加やドライバー不足を深刻化させるなど、重大な社会問題の一つとなっています。



2 本県物流の現状と課題 (7) 共通する課題

～大消費地から遠隔地にある本県にとって、物流は産業の成長・発展に欠かせない「産業インフラ」であり、各輸送機関の輸送能力の向上や利便性の向上を図りながら、その維持・充実を図っていく必要があります。～

課題 (1)～(5) 共通

- 高速道路をはじめとする高規格道路や港湾などのインフラ整備の着実な推進が必要です。
- 円滑で効率的な輸送を図るため、物流事業者における相互連携や荷主間での協力が必要です。
- 「物流の2024問題」に向けたモーダルシフトの推進など国の指針等に留意し、行政と産業界が相互に連携を図りながら施策を進めていくことが必要です。
- 物流業界の人手不足に対応するため、業務の自動化・機械化を進めることが必要です。
- サプライチェーンの最適化等により積載効率の向上を図り、物流の機能を十分に発揮させることが必要です。



インフラ整備（高規格道路）



インフラ整備（港湾）



海運・鉄道へのモーダルシフトの推進



異業種協調配送、トラック隊列走行による効率化（内閣府作成）