

第11回イクメ会

(公財)国際東アジア研究センター

東九州道宮崎延伸と北九州の物流 - 物流改善と企業立地の視点から政策提言 -

2014.6.23

藤原 利久

(公財)国際東アジア研究センター 客員研究員

1

目次

1. はじめに(背景および動機)
2. 東九州道の時間短縮効果
 - 2-1 イクシアード・西日本高速道
 - 2-2 東九州道パンフレット
 - 2-3 九経調による調査事例
3. 貨物流動量の分析
 - 3-1 府県間貨物量流動の特徴
 - 3-2 九州内貨物量の比較
 - 3-3 門司港の国際コンテナ貨物量
4. 物流改善・企業立地のポテンシャル調査の結果
 - 4-1 企業立地の可能性
 - 4-2 物流改善事例
 - 4-3 高速内航船の価値
5. 政策提言
 - 5-1 高速内航船シームレス物流の活用
 - 5-2 国際物流や立地と東九州道
 - 5-3 中国地方の活力を取り込む
(参考1)チェーンストアの店舗数と売上(国内)
(参考2)国際物流や立地と東九州道
6. まとめ
 - (参考3)物流企業は高速道路を使うか
 - (参考4)企業訪問調査企業リスト
 - (参考5)豊前からみた東九州道の効果

1. はじめに(背景および動機)

- ・東九州道の宮崎延伸が2015年度に完成する。貨客や製造・サービスともに東九州地域に大きな効果があると期待されている。
- ・北九州地域と大分・宮崎地域ではその期待は異なる。今回は北九州地域の物流に関して改善や企業立地によどのような効果があるかについて、時間効果、物流流動(利用・改善・貨物量)および企業立地動向を企業訪問やヒアリングにより調査した。北九州・福岡・広島・東京・大分・延岡の26企業の調査である。
- ・その結果は、北九州にとって、東九州道は大分・延岡には交通時間が約半減という大きな効果があるが、九州縦貫道(西九州)により宮崎地区には効果がない。物流集約等の改善は概ねすでに終わっている。
- ・北九州は東九州、福岡・鳥栖、中国地方の3地域の拠点化戦略と関西・関東・北海道との高速内航船(フェリー・R-O-Ro船:車で積卸し)の日本一の物流ネットワークが物流改善・企業立地の優位な特長であることを再認識した。
- ・立地の可能性のある企業が2社あった。1社は広島に自動車関連企業であり、マツダが90%のシェアであるが、マツダ+αを長期的に模索している。トヨタ九州レクサスの車内部品を接続金具のごく小さい工場を立ち上げた。レクサス受注の信用により九州自動車メーカーから受注拡大を目指し本格製造工場を九州に立地したい意向がある。
- ・もう一社は大手チェーンストアの3PL企業(サード・パーティ・ロジスティクス:物流請負企業)であり、福岡県に物流拠点をもち九州全域を配送する。既に2回にわたる物流改善を行い、冷蔵やスーパーマーケット等に進出も検討している。中国地方に顧客店舗が少ないのが弱点であり、この店舗拡大や新物流等の戦略により現物流拠点が手狭になり、北九州へ進出もありうる。別のチェーンストアは中国地方にも店舗があり北九州に立地した。
- ・北九州～関西・関東・北海道間で内航船による輸送をほぼ100%の企業が2社あった。1社は運転手問題、燃料費・タイヤメンテナンス・償却等を考慮すると内航船の方が安く鳥栖(西九州)～北九州～関東等の物流を行う。もう一社は、関東～鳥栖間を内航船でしか大型資材は運べないという。今後内航船は大いに期待できる。
- ・しかし、東九州の物流企業からみれば、高速道を全面的に利用するかといえば、店舗場所や高速道料金により高速道を利用しない、出来ない企業も意外と多い。東九州地域は西九州に比し貨物量が少なく便数・積載率に弱点があり、各地域の港湾が釜山港に直結し国際貨物が北九州経由とはならない事情もある。
- ・物流だけでなく、経営・組織・販売・生産・コスト・時間等を含めた総合戦略が必要であり、中国地方戦略化と内航船ネットワークと東九州道の連携がカギである。これにより中国・四国・関西・中部・関東・北海道はもとより中国等の国際間にも活用が非常に期待される。

3

2. 東九州道の時間短縮効果(北九州)

2-1-1イクシアード・西日本高速道調査による

表1 東九州道延伸効果(小倉東ICから最寄各ICまでの所要時間と料金)

IC間	時期	距離(km)	所要時間(時間:分)	所要時間(%)	高速料金(円)	
小倉東～宮崎	現在	366	7:08	159	100	6,100
	開通時	320	4:20	97	61	6,700
	縦貫道経由	346	4:28	100	63	7,250
小倉東～大分	現在	120	2:27	100	89	1,950
	開通時	114	1:28	60	53	2,620
	大分道経由	211	2:45	112	100	4,850
小倉東～延岡	現在	260	5:37	100		4,200
	開通時	229	2:58	53		6,870

(注) ルート検索マップファンナビ利用：高速道の速度はナビ実績ベースの77km/h、高速料金は同実績ベースの30円/kmおよび21円/kmとして試算している。また、高速道料金は乗用車ベースであり、トラック場合はその2倍である。大貨物量に対する割引もあるがそれでも乗用車の1.5倍程度の高速道料金がかかる。

図1 東九州道延伸時間効果:イクシアード調査

北九州にとっては

- ・大分・延岡へは交通時間が約半減する。
- ・ただし、宮崎へは九州縦貫道があり殆ど時間差が無く効果が無い。

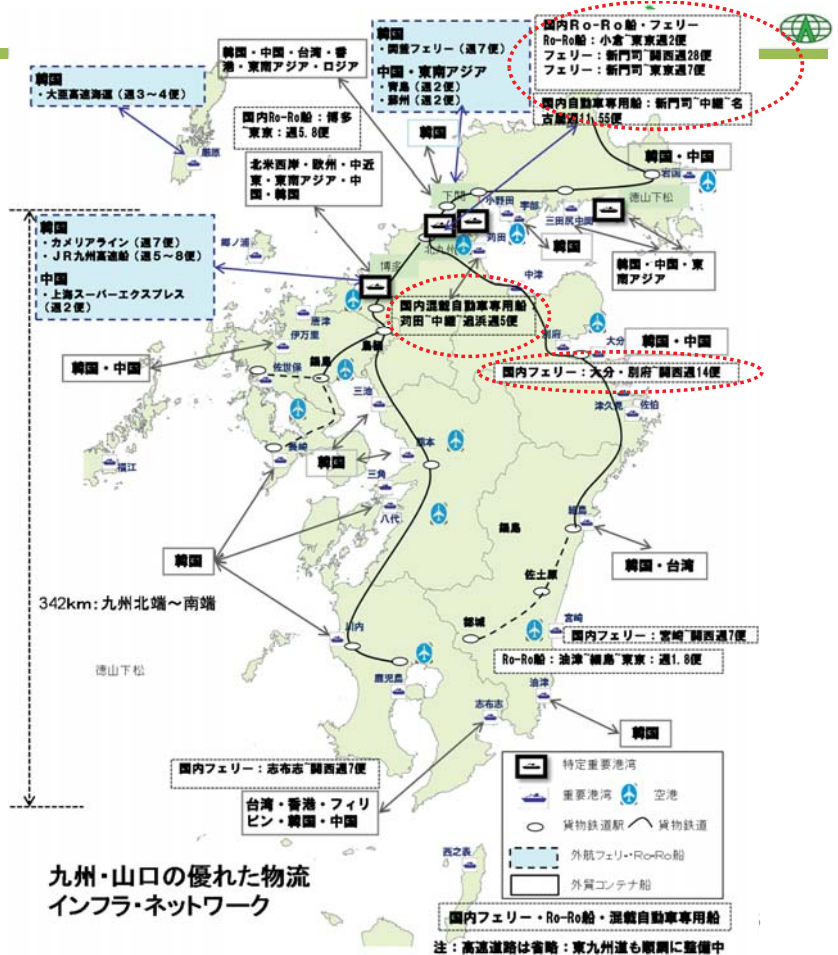
宮崎・日向にとっては効果大

- ・日向市～宮崎市(分)
110⇒40(36%)
- ・都城市～宮崎市
150⇒70(47%)
- ・日向市～鹿児島市
280⇒150(54%)
- ・日向市～福岡市
400⇒150(38%)



(公財)国際東アジア研究センター作成

図2 北九州の物流インフラ・ネットワーク:イクシアード調査



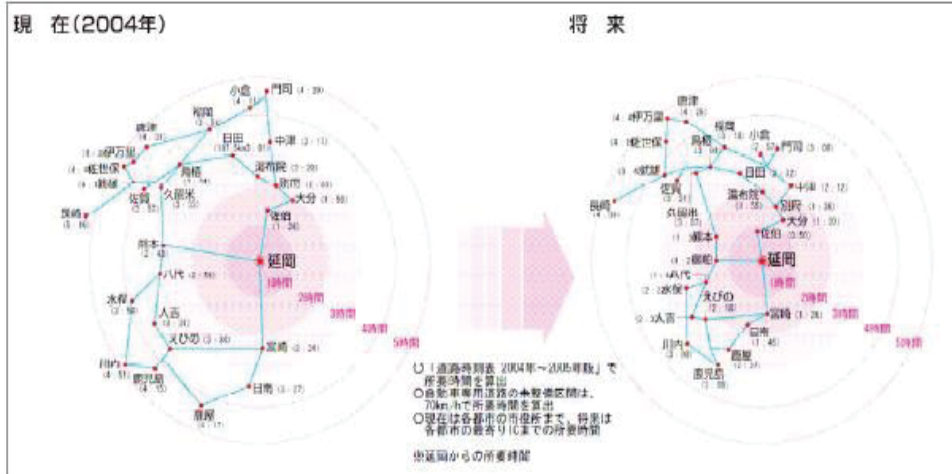
(公財)国際東アジア研究センター作成

九州・山口の優れた物流インフラ・ネットワーク

注: 高速道路は省略: 東九州道も順調に整備中

2-1-2. 西日本高速道による資料

図3 東九州道の整備効果(2004年と将来, 延岡を起点)



(注) 条件は図3による。
(出所) 西日本高速道路ウェブサイト資料

表2 東九州道の整備効果(2004年と将来, 延岡を起点)

	交通時間(時間:分)		交通時間比 (%)b/a	小倉起点換算(時間:分)		交通時間比 (%)d/c
	2004年a	開通時b		2004年c	開通時d	
門司	4:39	3:06	71			
小倉	4:11	2:57	63			
中津	3:17	2:12	67			
大分	1:56	1:20	77	2:55	1:37	54
延岡	0:00	0:00	—	4:11	2:57	63
宮崎	2:24	1:26	57	6:35	3:83	60

(出所) 西日本高速道路ウェブサイトより表をイクシアードが作成

2-2. 東九州道パンフレット等の広報

図4 福岡県東九州自動車道建設推進協議会

図5 北九州市ポートセールス(東京)資料

北九州~大分間35分短縮

北九州~大分間38分短縮



2013.3



2014.2

起点および終点が不明確、県庁や市庁舎基準が多い。
このため、物流ではIC近傍が非常に重要。

2-3-1. 九経調の調査事例(宮崎・大分と東九州道)

図6 東九州道開通による都市間時間距離:大分市起点

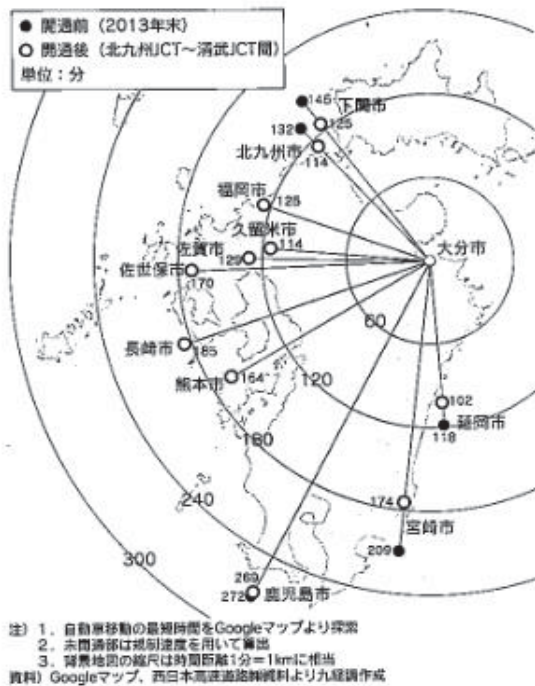
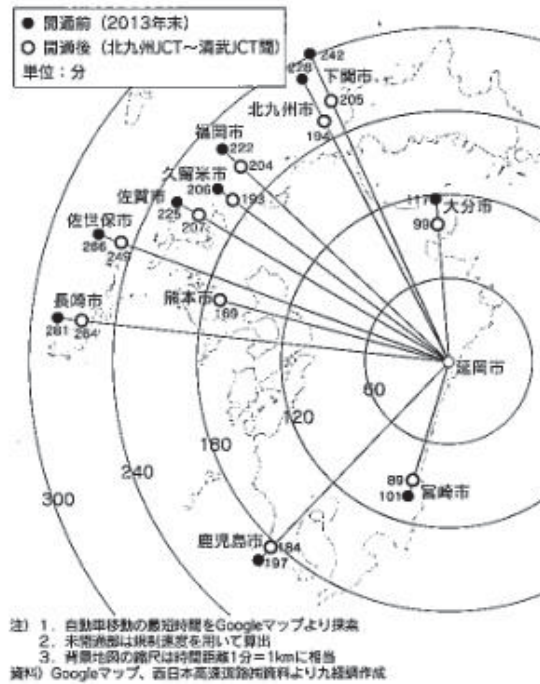


図7 東九州道開通による都市間時間距離:延岡市起点



九経調「東九州自動車道」九州経済調査月報2014.5

2-3-2. 九経調の調査事例(宮崎・大分と東九州道)

図8 大分市～大阪市の距離(ルート比較)

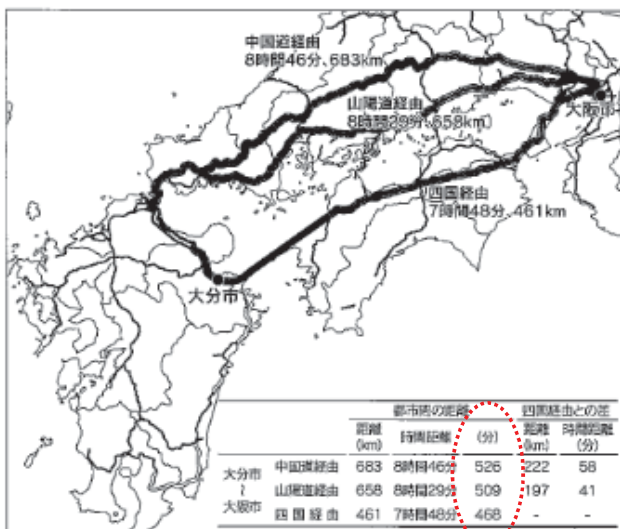
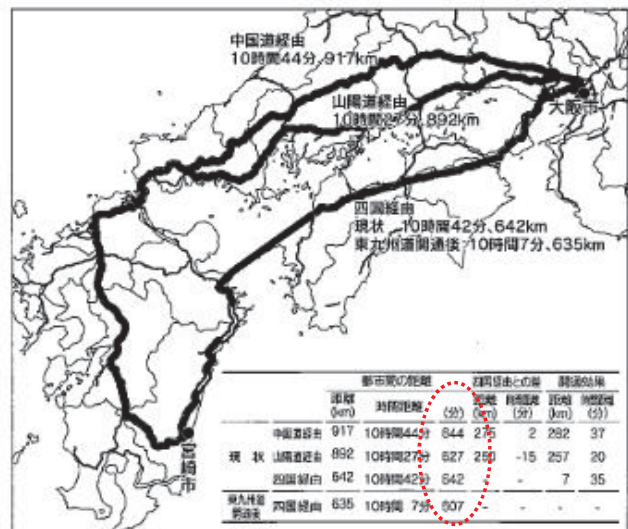


図9 宮崎市～大阪市の距離(ルート比較)



九経調「東九州自動車道」九州経済調査月報2014.5

3. 貨物流動量の分析

3-1 府県間貨物流動

図10 全輸送機関：総貨物、九州発、ト 総貨物量5,017,384,997

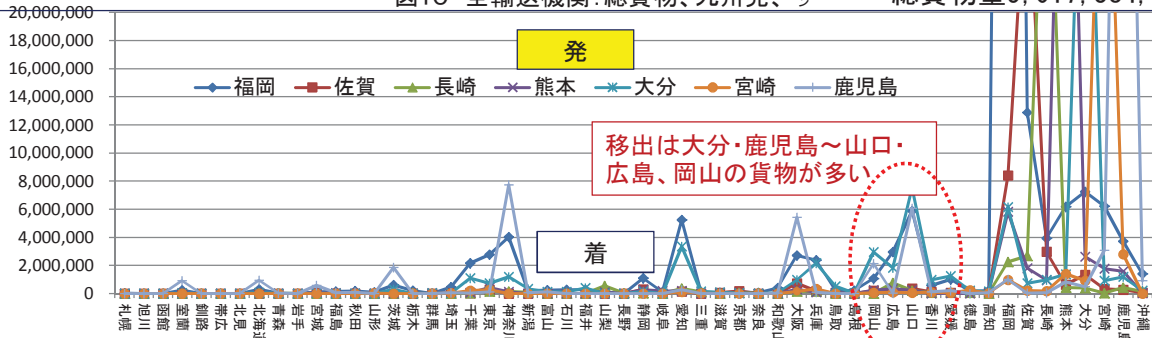
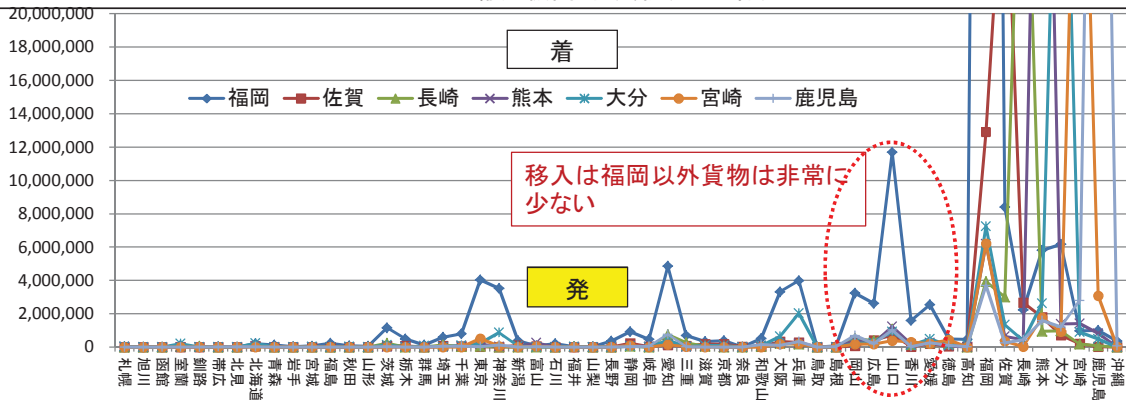


図11 全輸送機関：総貨物、九州着、ト



H23国交省府県相互間貨物量調査より(公財)国際東アジア研究センター作成

図12.自動車：総貨物量：九州発、ト

九州内が非常に多い

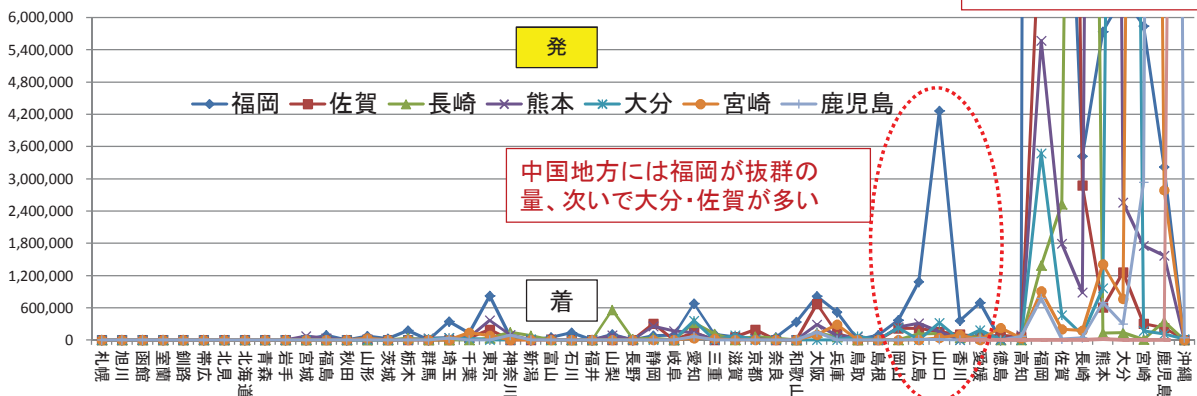


図13.自動車：総貨物量：九州着、ト

九州内が非常に多い

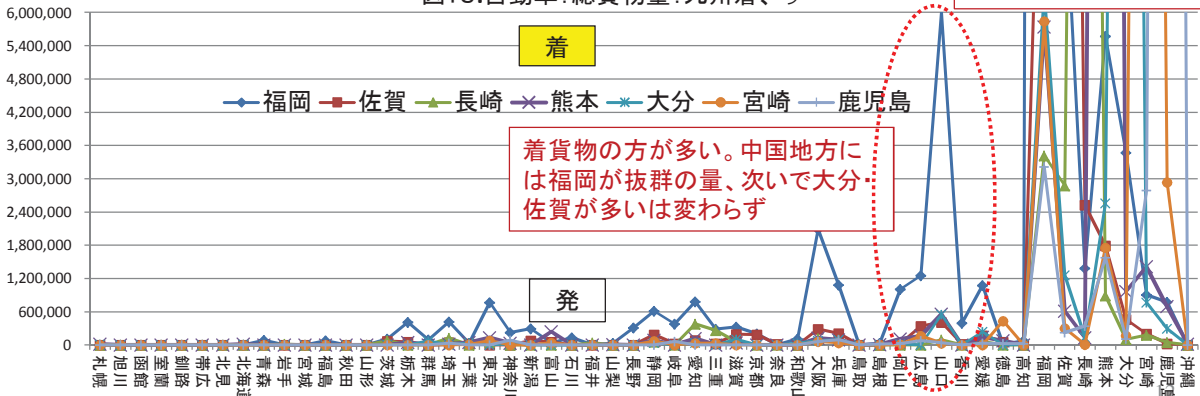


図14 全機関：金属・機械工業品、九州発、トン

金属機械786,663,551

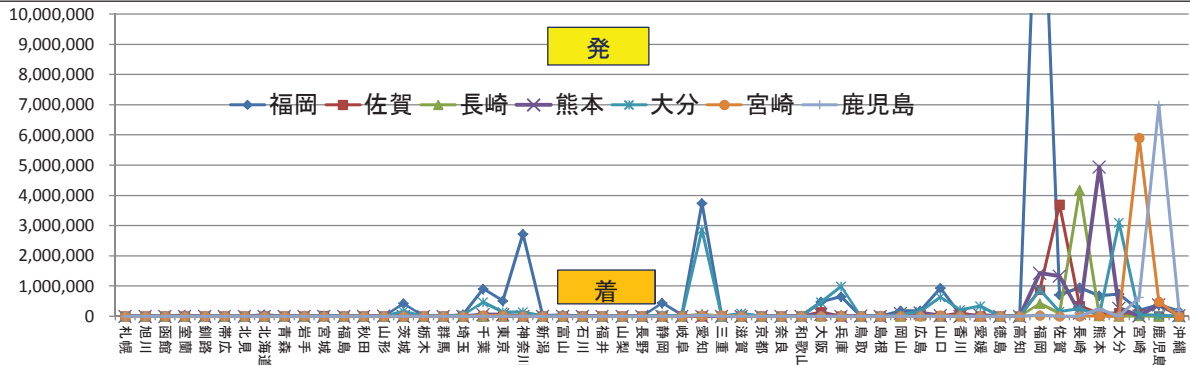
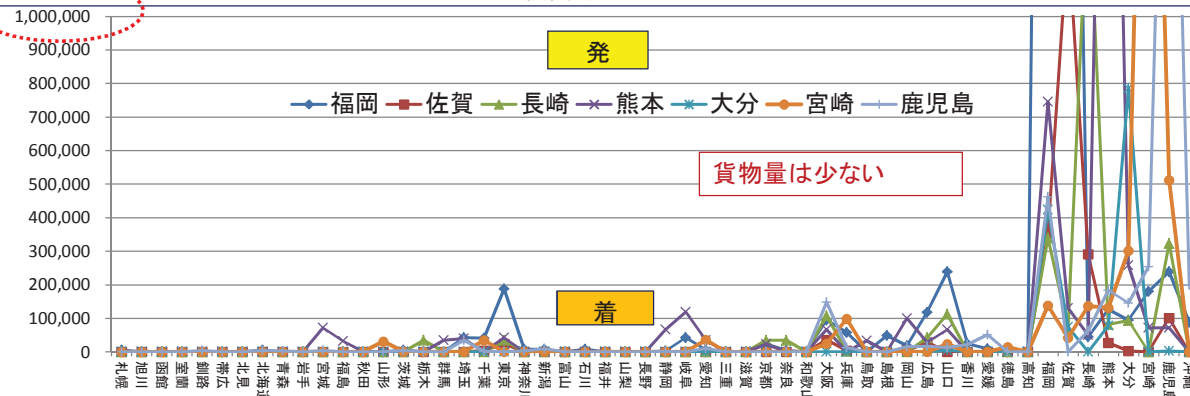


図15 全機関：農水産品、九州発、トン

農水産23,962,468



H23国交省府県相互間貨物量調査より(公財)国際東アジア研究センター作成

図16 鉄道：総貨物、九州発、トン

総貨物量29,649,378

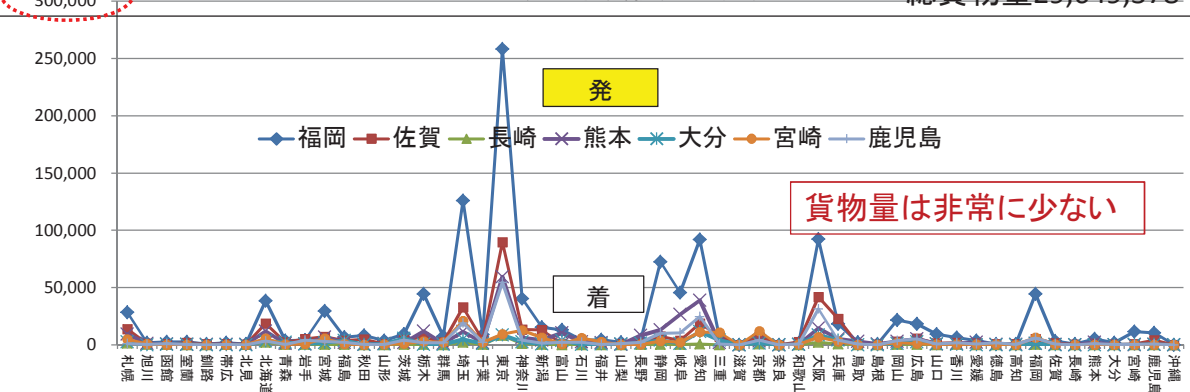
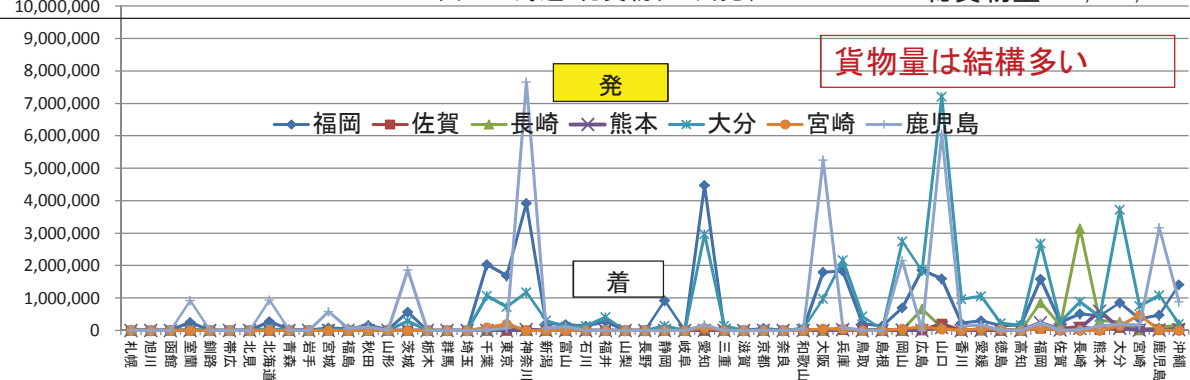


図17 海運：総貨物、九州発、トン

総貨物量490,781,619



H23国交省府県相互間貨物量調査より(公財)国際東アジア研究センター作成

3-2. 九州内貨物量の比較(東九州と西九州比較、ト)

表3 九州各県間の貨物量:東九州道と九州縦貫道(西)の貨物量推定

着発	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	計	記事
福岡	131,302,735	12,892,262	3,941,103	6,198,707	7,250,417	6,211,547	3,708,523	171,505,294	
佐賀	8,399,483	31,070,172	3,002,193	632,936	1,347,703	351,833	270,507	45,074,827	
長崎	2,245,864	2,683,503	37,742,232	439,911	400,105	23,352	437,713	43,972,680	
熊本	5,806,091	1,804,587	956,613	53,296,686	2,627,006	1,766,354	1,587,899	67,845,236	
大分	6,155,463	722,739	987,674	1,386,948	43,525,470	929,641	1,199,533	54,907,468	
宮崎	975,083	203,671	178,100	1,418,730	911,321	43,270,605	2,806,905	49,764,415	
鹿児島	1,007,162	23,051	74,821	837,168	496,963	3,091,794	69,254,667	74,785,626	
計	155,891,881	49,399,985	46,882,736	64,211,086	56,558,985	55,645,126	79,265,747	507,855,546	全国の10.1%(域内)
								103,360,606	全国の1.2%(域外)
								611,216,152	全国の11.3%(計)

表4 東・西九州の貨物量比較

		トン	%	記事
東九州道:東九州	黄緑数字	28,131,780	32	宮崎~熊本・大分~福岡含む、これを除けば32%が15%になる。
九州縦貫:西九州	赤字	59,865,325	68	
計		87,997,105	100	

全国貨物総量5,017,384,997

表5 全国府県間輸送機関別貨物量

輸送機関	貨物量トン	割合%
鉄道貨物量	29,649,378	0.6
海運貨物量	490,781,619	9.8
陸送貨物量	4,496,954,000	89.4
全国総貨物量	5,017,384,997	100

表6 全国府県間製品別別貨物量

製品別	貨物量トン	%
農水産品	239,624,683	4.8
林産品	155,178,640	3.1
鉱産品	847,185,305	16.9
金属機械品	786,663,551	15.7
化学工業品	853,324,002	17.0
軽工業品	536,948,978	10.7
雑工業品	354,439,875	7.1
特殊品	1,223,196,920	24.4
その他	20,823,043	0.4
計	5,017,384,997	100.0

H23国交省府県相互間貨物量調査より筆(公財)国際東アジア研究センター作成

3-3. 門司港の国際コンテナ貨物量(単位:千TEU)

- * 自動車の輸出がKD(ノックダウン)部品等の減少により減っている。トータルは微減。
- * 門司港の低下を食い止める必要があるが拡大は難しい。
- * 博多港・下関港より使いやすい港湾となるように政労使が努力する必要がある。* シームレス物流の拡大の影響もある(門司港⇒博多港・下関港)。
- * 徹底的なマーケティングと博多・下関に競争力のある物流戦略や規制緩和が求められる。

表7 自動車部品の港湾統計(千TEU、H25は1~10月を1.2倍)

年度	平成21	平成22	平成23	平成24	平成25	前年比(%)	
輸出	計	144	168	173	170	167	-2
	内自動車	22	31	44	36	22	-39
	自動車%	15.3	18.5	25.4	21.2	13.2	
輸入	計	157	185	195	195	191	-2
	内自動車	18	28	29	38	37	-3
	自動車%	11.5	15.1	14.9	16.5	19.4	
合計	計	301	353	368	365	358	-2
	内自動車	40	59	73	74	59	-20
	自動車%	13.3	16.8	19.8	20.3	16.5	

(出所) P社ヒアリング及び港湾統計より国際東アジア研究センター作成

4. 物流改善・企業立地のポテンシャル調査の結果 ICSEAD

4-1-1. 企業立地の可能性事例: 物流3PL企業 E社

図18 チェーンストアの店舗配置図

本3PL企業が扱う関東中心のチェーンストアは結構九州は強い。中国地方が非常に弱い。山口は1店舗しかない。中国地方拡大を目指しているがこの場合、立地の可能性は高い。

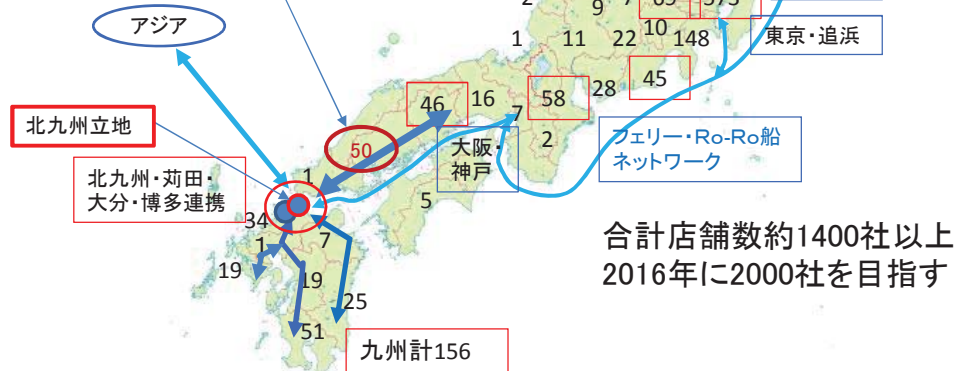
中国地方に店舗を進出時は北九州市に物流拠点を立地する可能性が高い。

凡例

3 各種業態を含む店舗数(県別)

5 地域全体の店舗数である

50 中国地方の店舗数が増加の場合



17

ICSEAD

4-1-2. 企業立地の可能性事例: 自動車B社

表8 自動車メーカーB社の課題と優先順位

大項目	中項目	課題	目的と優先状況	優先順位
車生産	国内生産比率	日本メーカーの8社中下から2番目、海外生産比率:最大社80%、平均60%、最低社20%	海外生産拠点工場建設⇒海外比率30~40%	1
調達	海外調達率	コスト削減のため海外調達が最大課題	生産と直結まず一番	2
	国内調達	九州調達は1%程度、この拡大は考えるも重点は2番の海外調達	九州もあるが...	4
物流	港湾周辺の効率化	海外調達による効率化、荷役費等は非常に安価、集約を行う	物流コスト削減	3-1
	工場内の効率化	工場内集約化・統合による効率化	物流コスト削減	3-2
	シームレス物流	興味があり調査中:どのくらい効果があるか	日産九州も見学した	3-3

18

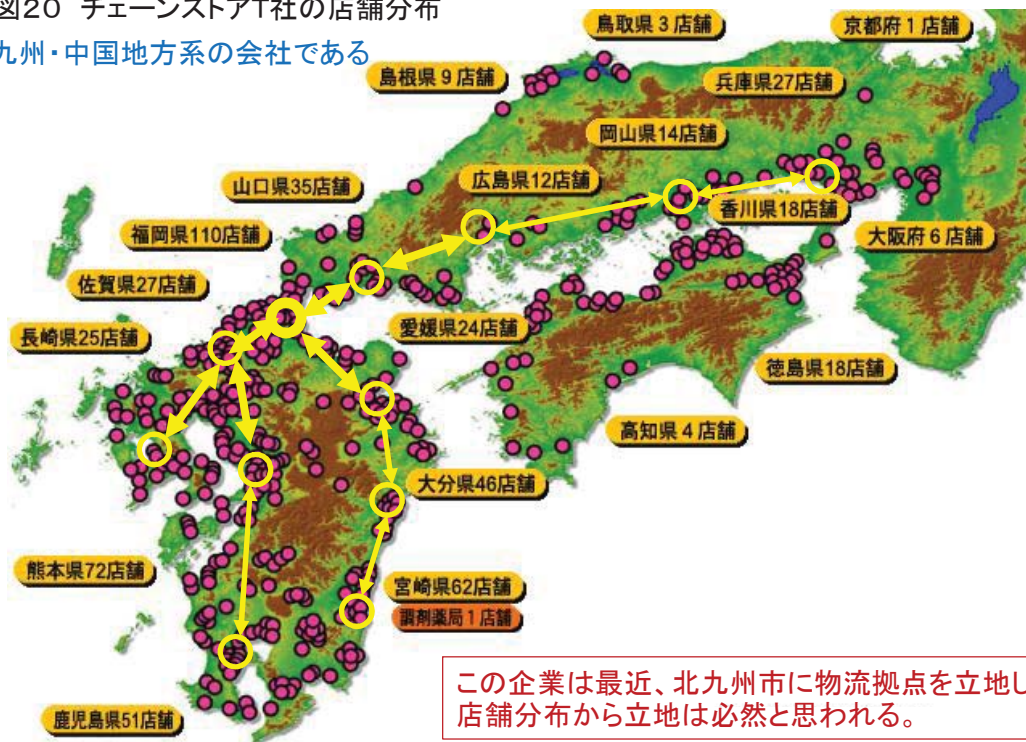
4-1-3. 企業立地の可能性事例: 自動車部品メーカーD社

図19 自動車部品メーカーD社のサプライ・ルートおよび経緯



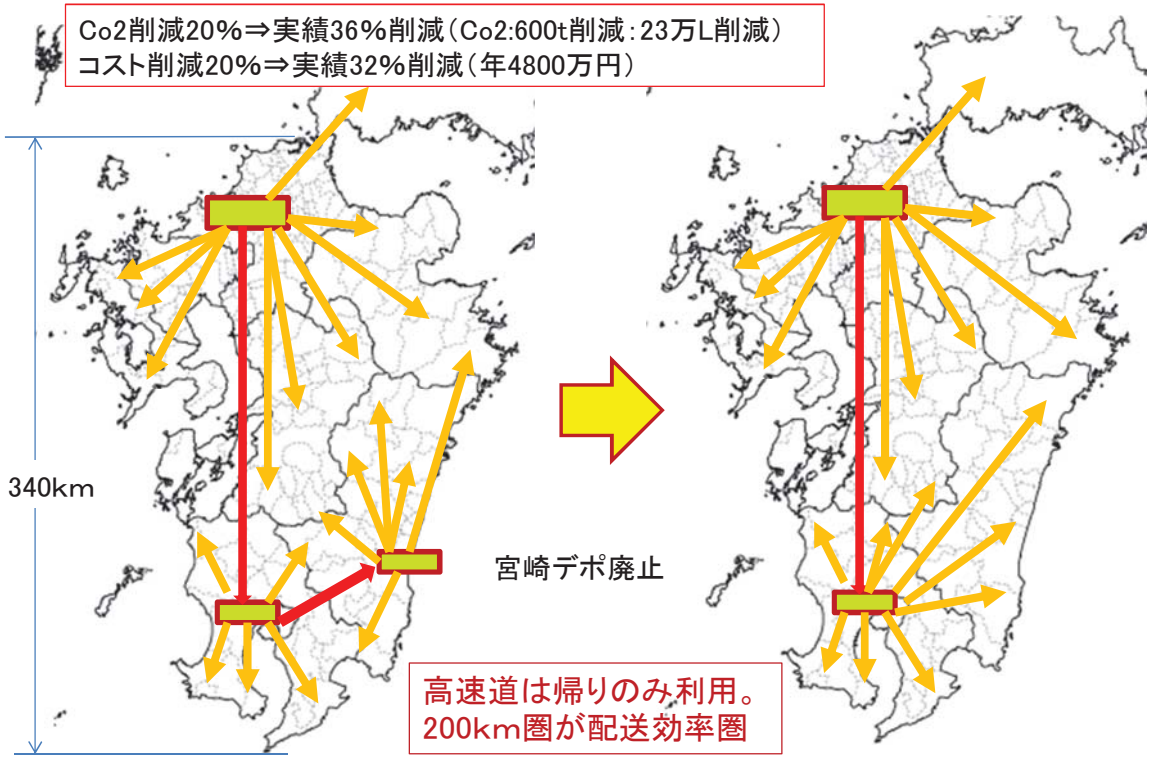
4-1-4. 北九州へ企業立地の事例: チェーンストアT社

図20 チェーンストアT社の店舗分布
九州・中国地方系の会社である



4-2-1. 企業立地の可能性事例: 物流3PL企業 E社

図21 3PL物流E社の物流集約効果事例(宮崎デポの廃止: 最近)

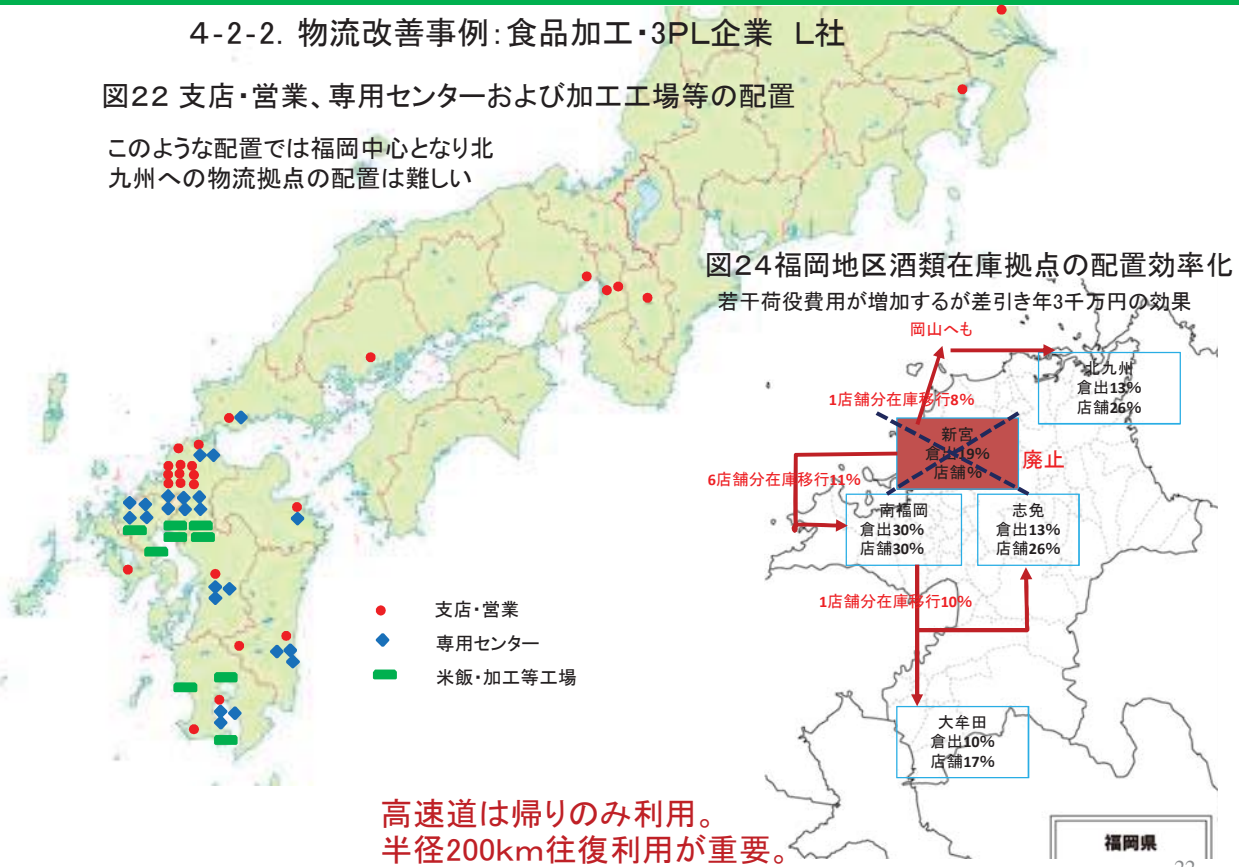


それ以前にも関西⇒九州拠点化で九州⇒広島輸送合理化で年約6000万円の効果を出している

4-2-2. 物流改善事例: 食品加工・3PL企業 L社

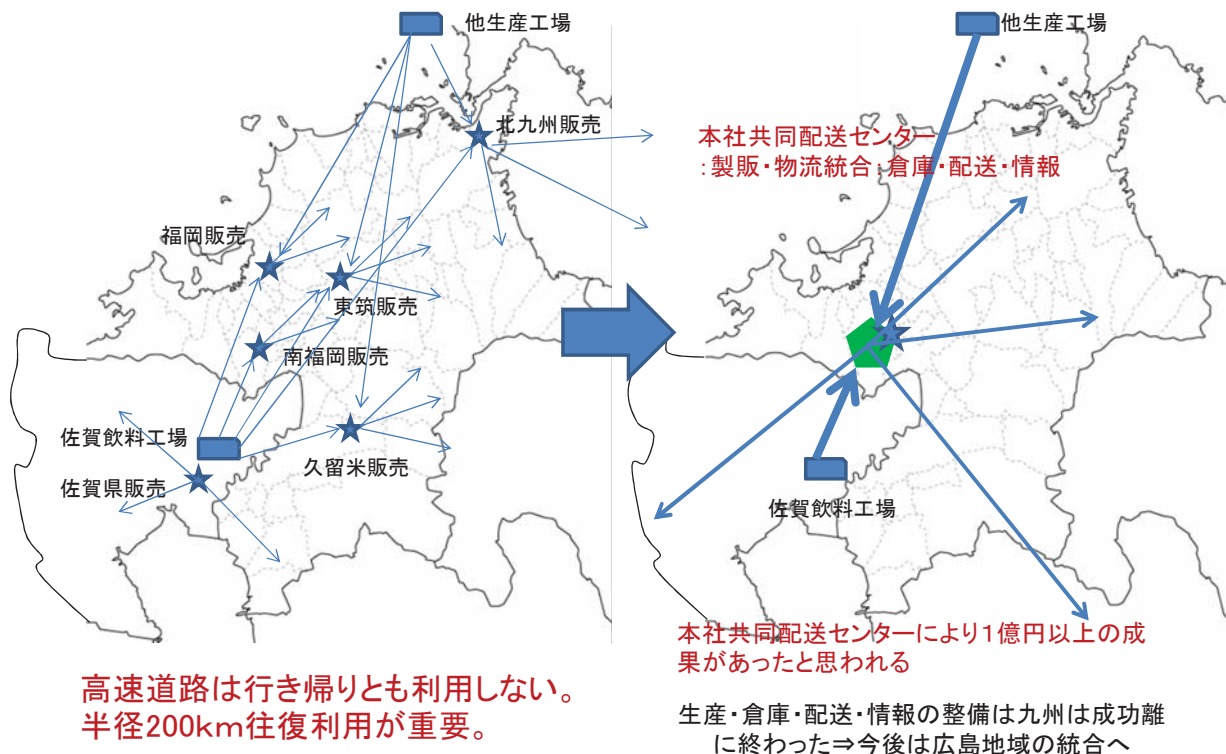
図22 支店・営業、専用センターおよび加工工場等の配置

このような配置では福岡中心となり北九州への物流拠点の配置は難しい



4-2-3. 物流改善事例: 飲料加工・3PL物流K社

図23 飲料加工・3PL物流K社の製販・物流統合



4-3. 高速内航船(フェリー・Ro-Ro船)の価値

4-3-1 ほぼ100%内航船輸送の事例

- Q社: 東九州・西九州から関西・関東・北海道にほぼ100%内航船で輸送。コストは内航船の方が安い。この3地域向けの貨物が多い。
- N社: 大型資材を関東港から北九州に内航船で100%運ぶ。内航船でしか輸送できない。(I社は北海道へのJR輸送を高速船へ切替検討)

トラックの課題

- * 運転手がいらない。長距離は2人運転手が必要。外国人労働者も難しい。
- * 大量輸送が出来ない。
- * 燃料費や高速道路代が高騰した。Co2発生が多い。
- * トラックの人件費・タイヤ等メンテナンス及び6年償却費等が高い。

高速内航船(フェリーRo-Ro船)のメリット等

- * トータル直接費はトラックより安い時代となった。
 - ・乗船～下船まで運転手は不要、人件費は不要。
 - ・燃料費は1/2や高速道路代が不要。Co2発生量も1/2である。
- (注: 国交省によれば営業トラック160gCo2/トキロ, 船舶40gCo2/トキロであるが高速内航船は船舶の約2倍ゆえ、営業トラックの約1/2となる。)
- ・メンテナンス費用は輸送中は不要。6年償却延長、タイヤメンテ費用削減等。
- * 定時運航率が98%以上あり、鉄道より定時性がよく使い易い。大量輸送が出来る。
- * 便数が航路当たり日に2～3便あり、利便性はトラックが上だが鉄道より良い。

4-3-2. 充実した内航フェリー・Ro-Ro網

図24 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~東京間、苅田~関東、大分等~関西間に多くの高速内航船がある(図3参照)

出所:北九州港ポートセールス(東京)201402に(公財)国際東アジア研究センター追記

4-3-3. 高速内航船の効果

図25 味の素、食品輸送、船・鉄道を多用
-H16年度に大幅に高速内航船(フェリー・Ro-Ro船)を活用-

「訪問ヒアリング概要」
* 大分県の物流Q社は(九州~関西・関東・北海道)を高速船が人件費・燃料費・タイヤのメンテ・及び車の償却費減等でコスト的に優位としてほぼ100%利用する。
* 福岡県の資材生産N社は(関東~九州)で100%利用している。
* 別の大分県フィルム製品I社は九州~北海道の鉄道輸送を高速船に切替も検討している。

味の素、食品輸送 船・鉄道に、16年度トラック運転手不足で

日本経済新聞20140528

輸送手段の割合(%)

	現在	2014年度中
トラック	54	13
鉄道	46	54
船舶	0	33

定時発着率 98%以上

リードタイムの比較(日)

	西宮~福岡	川崎~西宮
トラック	1	1
鉄道	1	1
船舶	1	2

出所:日経新聞20140528を参考に(公財)国際東アジア研究センターが訪問ヒアリングで追加

20140627 味の素へ筆者直接ヒアリングでは、既に現在、内航船とトラックのコストは同じくらいで、今後は必ず安くなるという。

4-3-4. トラックと高速内航船の輸送費の比較

500km輸送の場合、高速船がトラックに対し16千円のコスト増であるが、現状においても19.5千円のメリット(筆者試算)となり、差し引き3.5千円の優位となる。輸送中、内航船にトラックがある(2/3は運転をしない)のでトラックの寿命が伸び(償却年が長くなる)、燃料が不要、タイヤの損耗が無いというメリットがある。(500km中高速船は2/3、トラック走行は1/3とする。

表9 輸送費比較の試算: 内航船に変えるメリット

500km運転時(九州~大阪。東京~大阪)	トラック千円	内航船時千円	差額千円	条件	記事・出所	
現状10 ^ト 強トラックと高速内航船の運賃	80	96	①▲16	東京~大阪、大阪~九州、味の素:2割高い、+16千円/500km、トラック寿命3倍:6年⇒18年、	筆者ヒアリングと日経新聞:味の素より、500km中、2/3以上は船中	
高速内航船を利用時のコスト削減	トラック減価償却費	10	3.3	6.7	車両3千万円/6年償却=5百万/年⇒3千万円/18年=1.7百万/年、3.3百万円/年、3.3百万円/年180km走行*0.5千円=10千円/500km、	年間走行等HP検索より
	トラックタイヤコスト	1.2	0.4	0.8	10タイヤ/車×4万円=40万円、10万km以上、1年寿命が一般的、500km×365日=18万kmを寿命とすれば、内航船により寿命が3倍となり、現状:400千円/180千km*500km=1200円/500km、内航船では120*1/3⇒400円/500kmとなる	HP検索より、500km中、2/3以上は船中
	トラック燃料費	18	6	12	燃費4.2km/L・150円/L(11 ^ト ~15 ^ト トラック)、500km/4.2*150円=18000、1/3となり12000円/500kmのコスト削減	国交省自動車燃費H24、11 ^ト ~15 ^ト 積み
	人件費	24	8	12	年7000千円・300日=24千円/日、内航船時8千円/日	
	コスト削減計	29.2	9.7	②19.5		
差額			③3.5	③=②-①		

出所: 数社訪問ヒアリング、日経新聞20140528(味の素)及びHP一般情報より(公財)国際東アジア研究センター筆者が作成27

5. 政策提言(北九州にとって)

5-1 高速内航船シームレス物流の活用

高速船内航船はトラック・鉄道輸送に対し、コスト・リードタイム・定時性において優位であり、日本一の便数を誇る北九州は関西・関東・北海道等への輸送は今後とも非常に期待が高い。

東九州・西九州・中国地方~関西・中部・関東・北海道へSCMを築くべきである。

5-2 国際物流や企業立地と東九州道

韓国・中国~東九州・西九州・中国地方~関西・中部・関東・北海道のネットワークも期待できる。

5-3 中国地方の活力を取り込む

中国地方の製造・小売・サービス等の活力の取り込みが、東九州・西九州・中国地方の中心である北九州の地の利を生かすカギとなる。

表10 協会の社数・店舗数と売上金額 2013

協会	社数(チェーン数)	店舗数	売上億円
チェーンストア協会	60	9204	1兆0042
日本フライチャイズチェーン協会	100(1286)	245262	22兆2289
計	160	254466	23兆2331

表11 大手チェーン店の店舗数と売上金額 2014/2

大手チェーン店	店舗数	売上
セブンイレブン	16381	3兆7812
ローソン	11608	1兆9000
ファミリーマート	10547	3456
計	38536	6兆0268

注:3社は日本フライチャイズチェーン協会(JFA)会員である

出所:各HPIにより筆者作成

住宅M社の釜山物流拠点活用例

図26. 全国に加工工場や物流基地配置

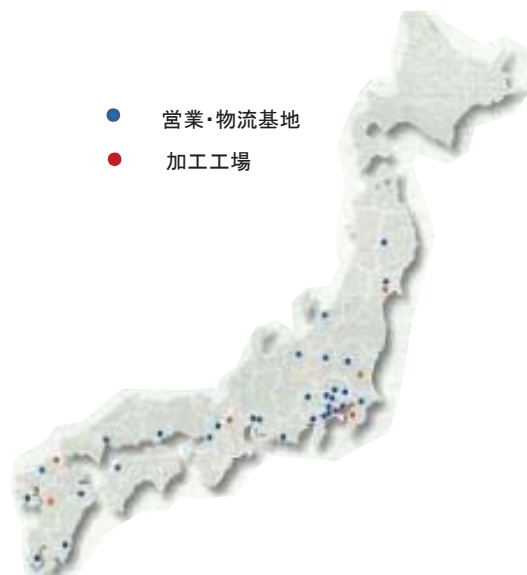
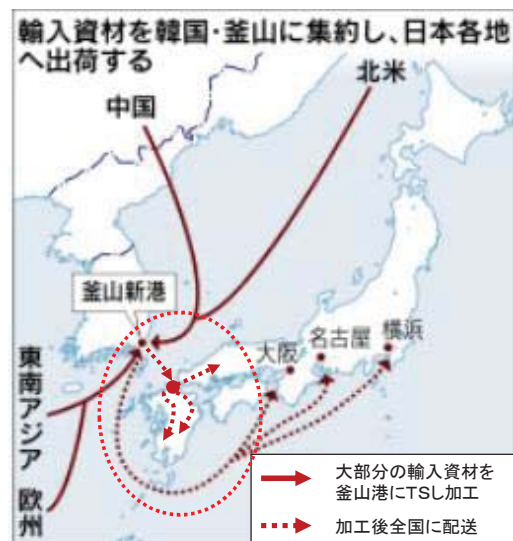


図27. 釜山港物流基地と東九州道



輸入⇒東西九州・中国地方に加工資材を輸送

北九州地域の物流改善と企業立地にとって東九州道延伸は！

- 東九州道は大分・延岡地域は時間短縮が約50%と効果大きいですが、宮崎には時間効果はない。配送先や高速道料金等により利用は限定される。九州縦貫道(西九州)の貨物量が東九州の2倍以上であるが、挽回を期待したい。
- 物流はすべての産業の要で非常に重要。物流改善はほぼ完了している。物流だけで物流改善や企業立地は稀である。
- 経営、販売・生産、組織、物流、コスト・リードタイム等の総合戦略により物流改善や企業立地が行われ、北九州へ立地やその可能性のある企業もあった
- 中国地方との生産・販売・物流等総合戦略化が北九州の3地域の拠点化のカギ。西九州・東九州・中国地方～全国・国際へのネットワークが形成される。
- 特に、北九州は高速内航船が日本一多便数であり、コスト・リードタイム・定時性・ネットワーク等により既に優位となっており、今後、更に優位になり大いに活用できる。東西九州・中国四国・関西・関東・北海道とのネットワークが可能
- さらに、韓国・中国等との国際～国内の物流ネットワークにも大いに期待できる

31

(参考3) 物流企業は高速道路を使うのか？

- 半径200km圏が8～10時間：日1～2回の往復利用となり効率化⇒既に九州1ヶ所の物流拠点で済む(九州南北は340km、更なる集約の可能性は少ない)。
- 宮崎～北九州間：10トトラックの輸送費は40～50千円/台、高速道路料金10～15千円、高速道路の利用はコスト・LTの比較による
- チェーン店舗の配送は店舗数が多いため高速道を往復とも利用しないか、帰りだけ利用の場合も多い
- 貨物量が少ないと積載率が向上しない。100%積載と50%積載ではコストは半分、貨物量の多い道路へ傾斜。
- 東九州と西九州の様々な競争が激しくなる。物流＋経営等の総合戦略が必要

32

訪問・情報は26社・所であり、メイン6社・参考5社(リスト太字)である。その他情報入手先は、V社(住宅)、X社(銀行)、W社(公社)も訪問または事前ヒアリングをした。

表12 訪問企業等情報先

企業	業種	県	情報方法
A社	自動車	福岡	訪問
B社	自動車	広島	訪問
C社	自動車	広島	訪問
D社	自動車	広島	訪問
E社	物流3PL	福岡	訪問
F社	物流	福岡	訪問
G社	物流	宮崎	情報
H社	商社	福岡	情報
I社	フィルム製品	大分	訪問
J社	食品加工	大分	訪問
K社	食品・飲料加工・物流	福岡	訪問
L社	食品・冷蔵物流:3PL	福岡	訪問

企業	業種	県	情報方法
M社	住宅	横浜・福岡	情報
N社	住宅機器資材	東京	訪問
O社	物流	福岡	訪問
P社	物流	福岡	訪問
		福岡	訪問
		福岡	訪問
Q社	物流	大分	訪問
		福岡	訪問
R社	物流	福岡	訪問
S社	物流	福岡	訪問
T社	チェーンストア	福岡	情報
U社	調査	福岡	情報

(参考5) 例えば、豊前からみて、東九州道の効果はどうか

◆人流(営業・買物・空港や観光)

○北九州現状:48km・66分・510円、開通後:48km・49分・1690円(上)(54km・46分・2250円(下))となる

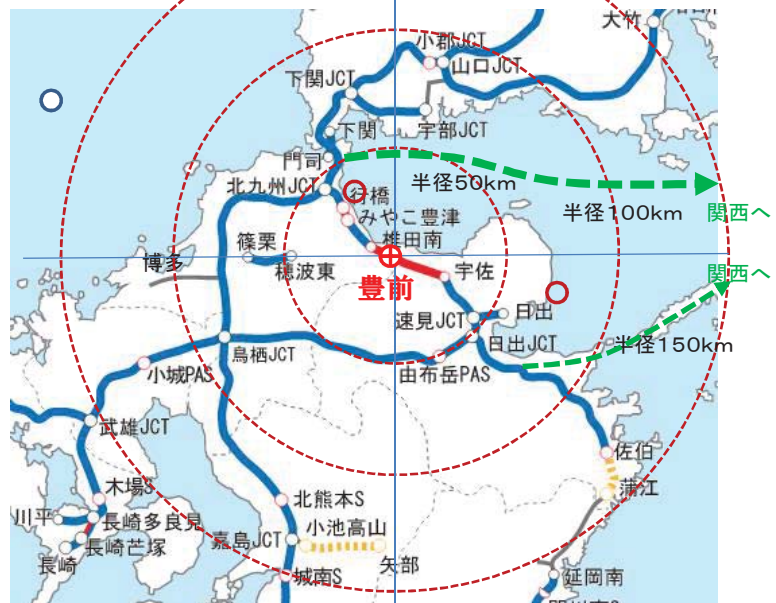
○北九州空港と大分空港は現状北九41km・60分・0円、大分80km・116分・1030円、開通後は北九41km・43分・1280円、大分80km・100分・1740円

- 営業は両空港と24時間活用
- 関西へフェリーと高速道
- 福岡へも北九州と同様短縮される。両高速の活用可能。

◆物流(港湾や輸送)

○北九州へは上記のように短縮可能・料金は上記乗用車の2倍必要。

○関西へフェリー2航路と高速道で高頻度・輸送



⊕ 豊前IC ○ 空港

◆高速道路IC間距離(km)

- ・苅田・空港～行橋8.6、行橋～豊津7.4、豊津～椎田南8.9、椎田南～豊前7.2、豊前～中津三光12.2、中津・三光～宇佐8.9、宇佐～速見22.3
- ・豊前～速見43.4、豊前～苅田空港32.1、