



Kitakyushu
SDGs

令和4年度 北九州港セミナー in 東京



北九州の海と空の新たな取組み



令和4年10月25日
北九州市港湾空港局長
佐溝 圭太郎

本日本話する内容

1 北九州市の物流ポテンシャル

「陸・海・空」物流のすべてが揃う北九州市
太刀浦・ひびきコンテナターミナル
貨物の動向
充実したフェリー・RORO航路網
北九州空港の概要

2 海と空の新たな取組み

物流の課題解決に向けた取組み
補助制度のご案内
北九州港長期構想
カーボンニュートラルポートの形成
北九州空港の機能強化に向けた取組み



1 北九州市の物流ポテンシャル



「陸・海・空」物流のすべてが揃う北九州市

物流のすべてをこのまちで。
「陸・海・空」の充実した輸送モード。



太刀浦コンテナターミナル【西日本有数のターミナル】

第2コンテナターミナル

- ・岸壁延長555m(GC3基)
- ・水深-10m
- ・蔵置能力4,152TEU

第1コンテナターミナル

- ・岸壁延長620m(GC4基)
- ・水深-12m
- ・蔵置能力6,424TEU



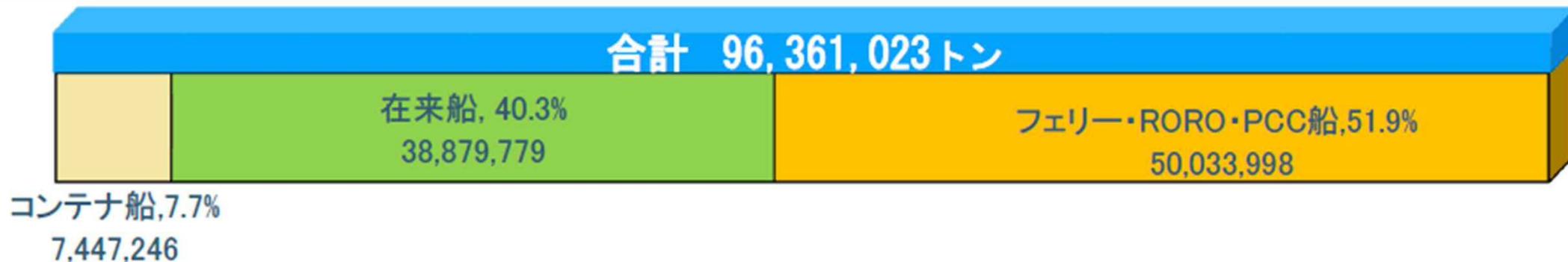
ひびきコンテナターミナル【日本海側随一の大水深港湾】



貨物の動向 【海上出入貨物】

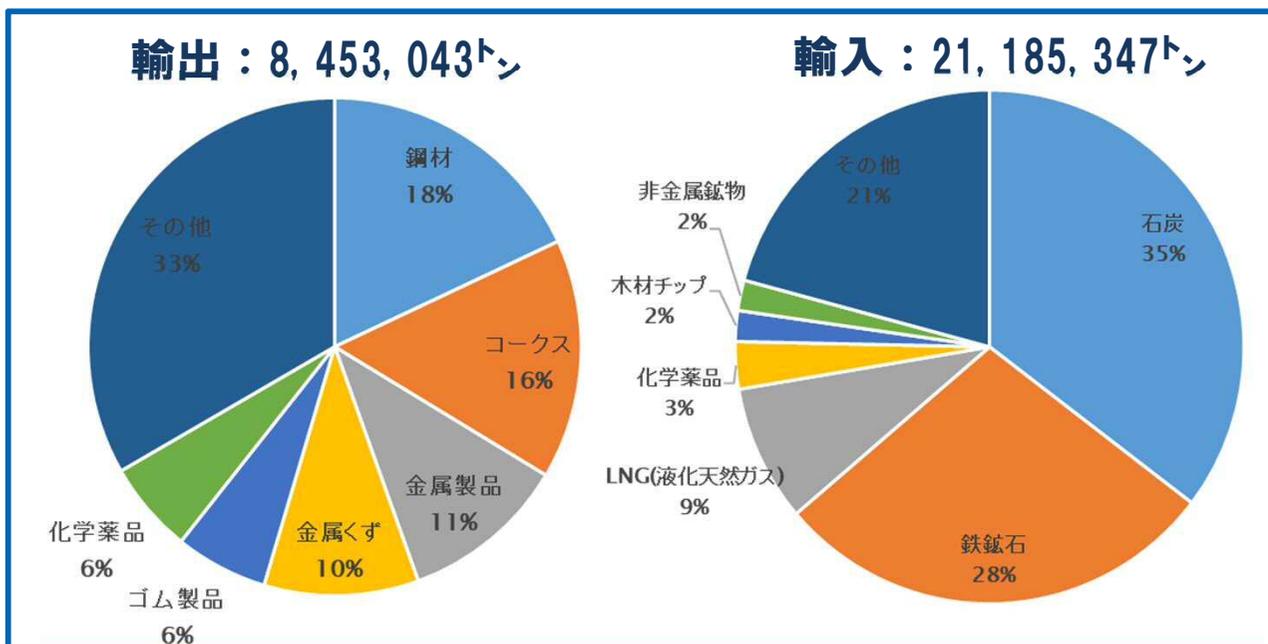
令和3年は **9,600万トン**となり、昨年に続き全国第5位

輸送手段別取扱貨物量の割合



日本の主要7港の取扱量

品種別海上出入貨物 (外国貿易)



貨物の動向 【コンテナ貨物】

令和3年は、**49万8千TEU** 国際コンテナ取扱全国第8位

コンテナ貨物取扱量

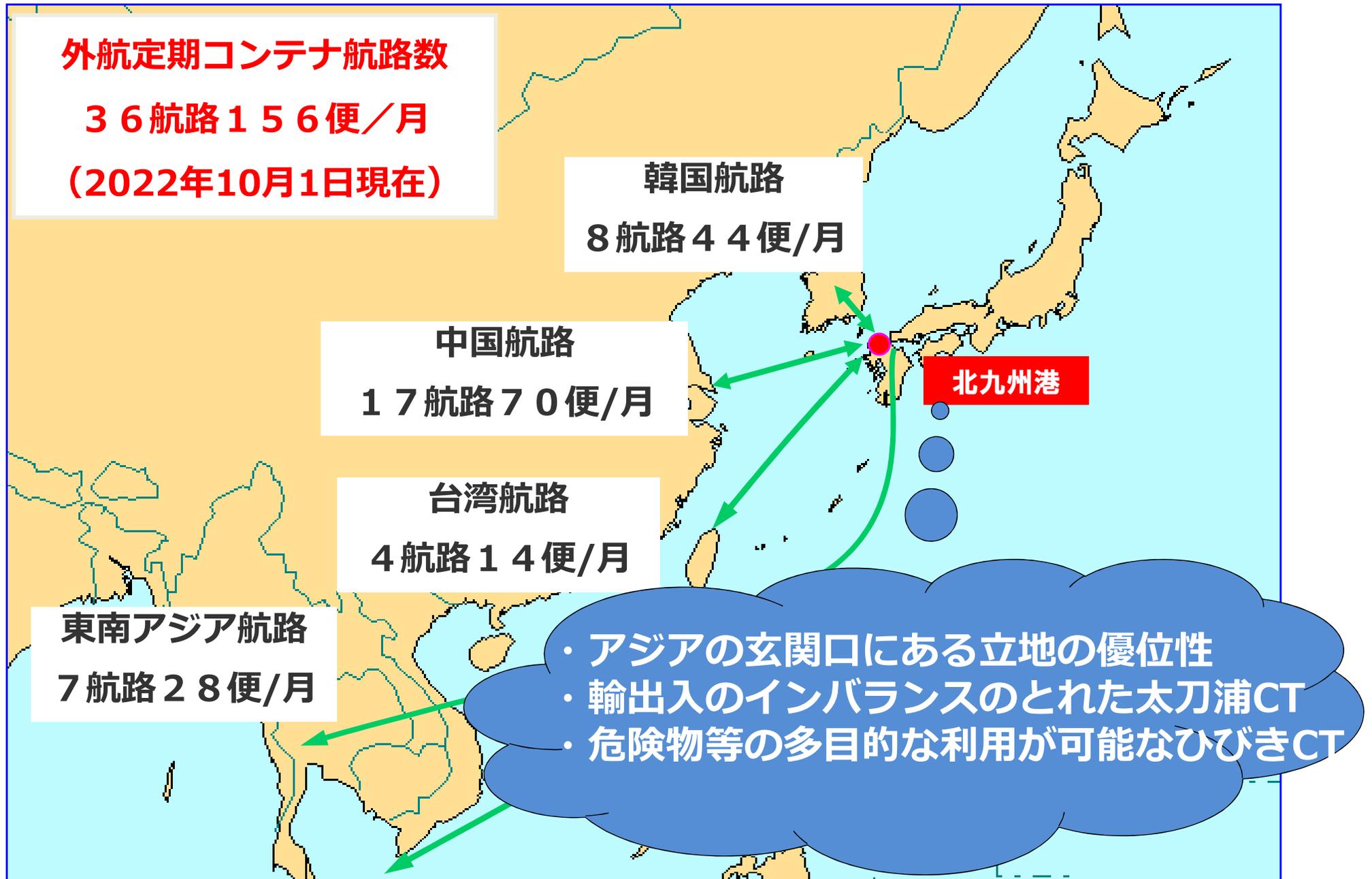
品種別国際コンテナ貨物（実入りのみ）

令和3年取扱実績：497,536TEU
 （太刀浦CT：429,286TEU）
 （ひびきCT：62,744TEU）

単位：万TEU
 (万トン)



アジアをダイレクトに結ぶコンテナ航路網



充実したフェリー・RORO航路網

フェリー・RORO航路が集積する新門司地区



[RORO航路]

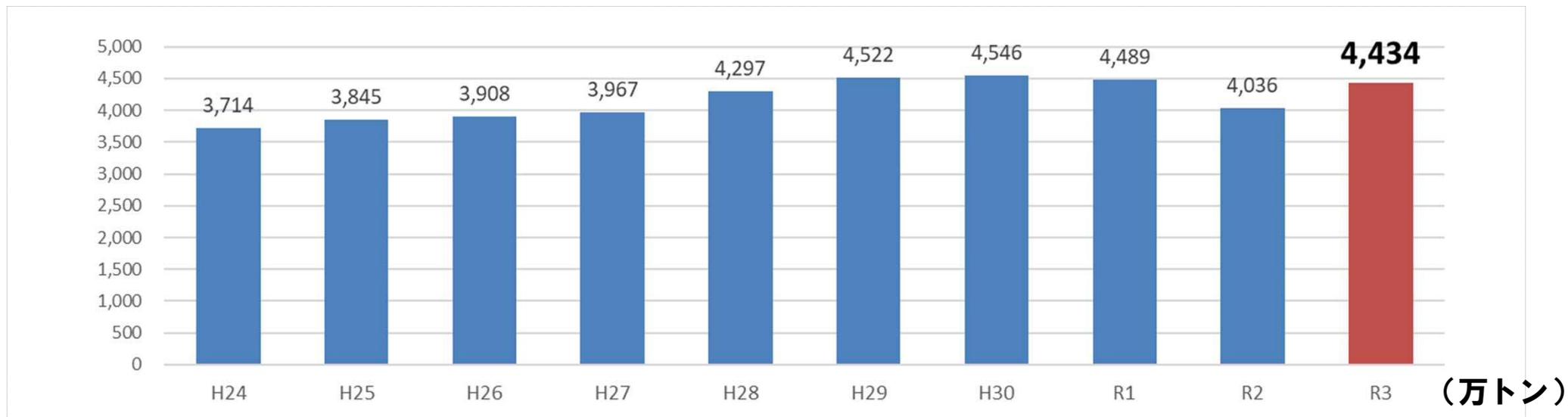
- ⑥ フジトランス・トヨフジ海運(新門司⇄名古屋)
- ⑦ マルエーフェリー・南西海運(ひびき⇄沖縄)

[フェリー航路]

- ① 阪九フェリー(新門司⇄神戸、泉大津)
- ② 名門大洋フェリー(新門司⇄大阪南港)
- ③ オーシャントランス(新門司⇄徳島⇄東京)
- ④ 東京九州フェリー(新門司⇄横須賀)
- ⑤ 松山・小倉フェリー(小倉⇄松山)

貨物の動向 【国内フェリー貨物】

令和3年は、**4,400万トン**となり、昨年に続き**全国第2位**



会社名	航路	運航内容
阪九フェリー	新門司～神戸	1日1便（12時間30分）
	新門司～泉大津	1日1便（12時間30分）
名門大洋フェリー	新門司～大阪南港	1日2便（12時間40分）
オーシャントランス	新門司～徳島～東京	1日1便（35時間）
東京九州フェリー	新門司～横須賀	1日1便（21時間）
松山・小倉フェリー	小倉～松山観光	1日1便（7時間5分）

平成27年～令和4年
就航する全隻（12隻）を大型新造船化
➡ 輸送力約34%UP

令和3年7月1日
新規就航



24時間いつでもOK! 北九州空港は眠らない海上空港。Kitakyushu Airport - 24-hour offshore airport that never sleeps.

旅客ターミナルビル Passenger Terminal Building

4つのボーディングブリッジのほか、パセンジャーステップ専用オープンスポット用旅客通路を備え、利便性、安全性、快適性を重視したコンパクトなターミナルビル。周辺には、大規模駐車場も整備。

The compact terminal building provides comfort and safety to passengers saving time for boarding/arrival procedures. Large parking lot available just in front of the building.
 航路網が充実、重視された利便性、安全性と快適性。階4層ビル専用オープンスポット用旅客通路を備え、利便性、安全性、快適性を重視したコンパクトなターミナルビル。周辺には、大規模駐車場も整備。



空港連絡橋 Airport Access Bridge

全長2.1kmの連絡橋。通行料無料。歩道も整備。2.1kmの無料空港連絡橋は、歩道も整備。全長2.1kmの無料空港連絡橋は、歩道も整備。



貨物地区 Cargo Area

国際貨物上層（第一）世界貨物上層を稼働中(令和4年度工事予定)での航空貨物にドックアップ/ドックダウンのほか、ヨーロッパ向けコンテナを本層コンテナに輸送にも対応可能。20フィート海上コンテナ部の冷凍冷蔵室(+20°C対応)も完備。税関空港、動物検疫空港に指定されており、あらゆる貨物の輸出入が可能。



大型貨物機用エプロン Large Cargo Apron

前方に広く航空スペースが設けられており、全長の長い大型貨物の輸送では機首部分からの貨物搭載(ノーズオペレーション)が可能。A large space at the front facilitates loading/unloading. Nose loading/unloading available. 前方に広く航空スペースが設けられており、全長の長い大型貨物の輸送では機首部分からの貨物搭載(ノーズオペレーション)が可能。

全長4,125m

滑走路全長2,500m

全幅900m

滑走路 Runway

大型貨物機の長距離運航を可能とするため、現在の2,500m滑走路を3,000mへと延長する手続が行われており、これが実現すれば、北米・欧州への貨物輸送の進捗が可能となる。

We are proceeding the runway extension from 2500m to 3000m that enables long-haul operation of larger freighters to/from North America and Europe.

現在、北九州機場を以て運送路高大型機航路。将取付の2,500米飛行距離延長を3,000米の手続正在行中。如果運送路延長得以实现、将可以运送高飞北美、欧美的货机航路。

현재 기동규공정량 대형 화물기의 장거리 운항을 위해 2,500m의 활주로를 3,000m로 연장하는 절차를 추진 중입니다. 활주로가 연장된다면 북미 및 구주로의 화물 직항 운항이 가능해집니다.

空港概要 Airport Overview

- 運営管理者/国土交通大臣
- 種別/国際空港
- 所在地/福岡県北九州市小倉南区空港北町
- 標高位置/北緯33°50'44" 東経131°02'06"
- 航空路線/約19*
- 母港/約14
- 航空路線/約19*
- 母港/約14
- 航空路線/約19*
- 母港/約14
- 運営管理者/国土交通大臣
- 種別/国際空港
- 所在地/福岡県北九州市小倉南区空港北町
- 標高位置/北緯33°50'44" 東経131°02'06"
- 航空路線/約19*
- 母港/約14

[特長]

- 拡張性のある海上空港
 - 九州・中四国で唯一の24時間空港
 - アジアに近い立地
 - 九州と本州との結節点
- 陸・海・空で各地につながる



本州と九州を繋ぐ、交通の“要”

高速道路、鉄道、船舶、航空機により各地と繋がり、西日本の物流拠点として最適な立地条件を有します。平成28年4月に東九州自動車道(北九州-福岡)が全線開通し、この区間の移動が大幅に短縮されました。これにより、北九州は本州、東九州、西九州の3方向に伸びる高速道路の結節点に位置し、中国・四国を含めた西日本広域エリアの中心となっています。充実した物流基盤に加え、交通アクセスが更に向上したことで、本市の「物流拠点都市」としてのポテンシャルがますます高まりました。



ACCESS ● 航空バス

【新門司】

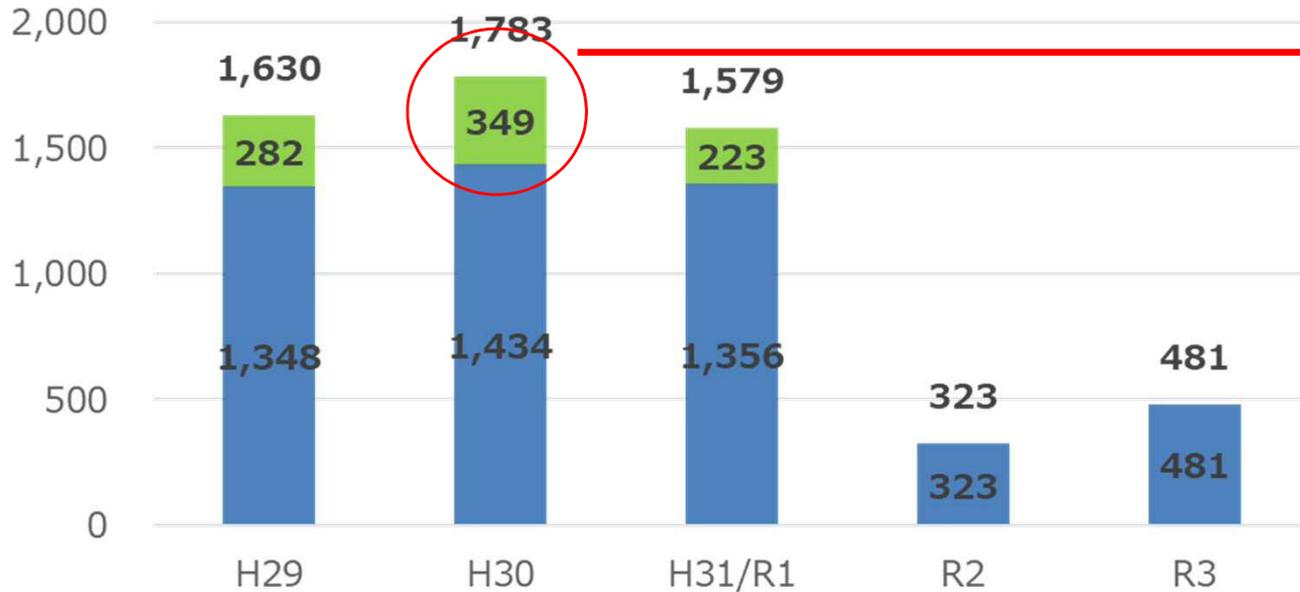
新門司まで	12分
大倉まで	15分
大倉町まで	17分
博多まで	14分
博多まで	35分

【小倉】

北九州空港の利用状況

■ 航空旅客

(単位：千人)



■ 外国人入国者数（インバウンド）順位

1位	成田空港	8,731千人
2位	関西空港	7,771千人
3位	羽田空港	4,140千人
4位	福岡空港	2,431千人
5位	那覇空港	1,784千人
6位	新千歳空港	1,750千人
7位	中部空港	1,509千人
8位	鹿児島空港	175千人
9位	北九州空港	149千人
10位	高松空港	122千人

■ 航空貨物

(単位：トン)



■ 国際貨物取扱量順位（速報値）

1位	成田空港	2,609.3千トン
2位	関西空港	822.3千トン
3位	羽田空港	419.2千トン
4位	中部空港	111.7千トン
5位	福岡空港	26.5千トン
6位	北九州空港	19.6千トン
7位	新千歳空港	13.1千トン
8位	小松空港	5.2千トン
9位	那覇空港	1.8千トン
10位	鹿児島空港	0.2千トン

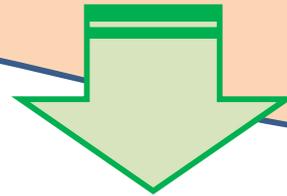
2 海と空の新たな取組み



物流の課題解決に向けた取組み

コロナ禍以降、特に浮き彫りになった問題

- ・ アジア主要T/S港における混雑激化
- ・ 日本発着航路のスペース逼迫
- ・ コンテナ蔵置スペースのひっ迫
- ・ 危険品貨物の保管場所確保
- ・ 2024年問題への対応
- ・ 環境負荷軽減への対応 ……等



課題解決に向けて、皆さまと一緒に
取り組んでまいります。

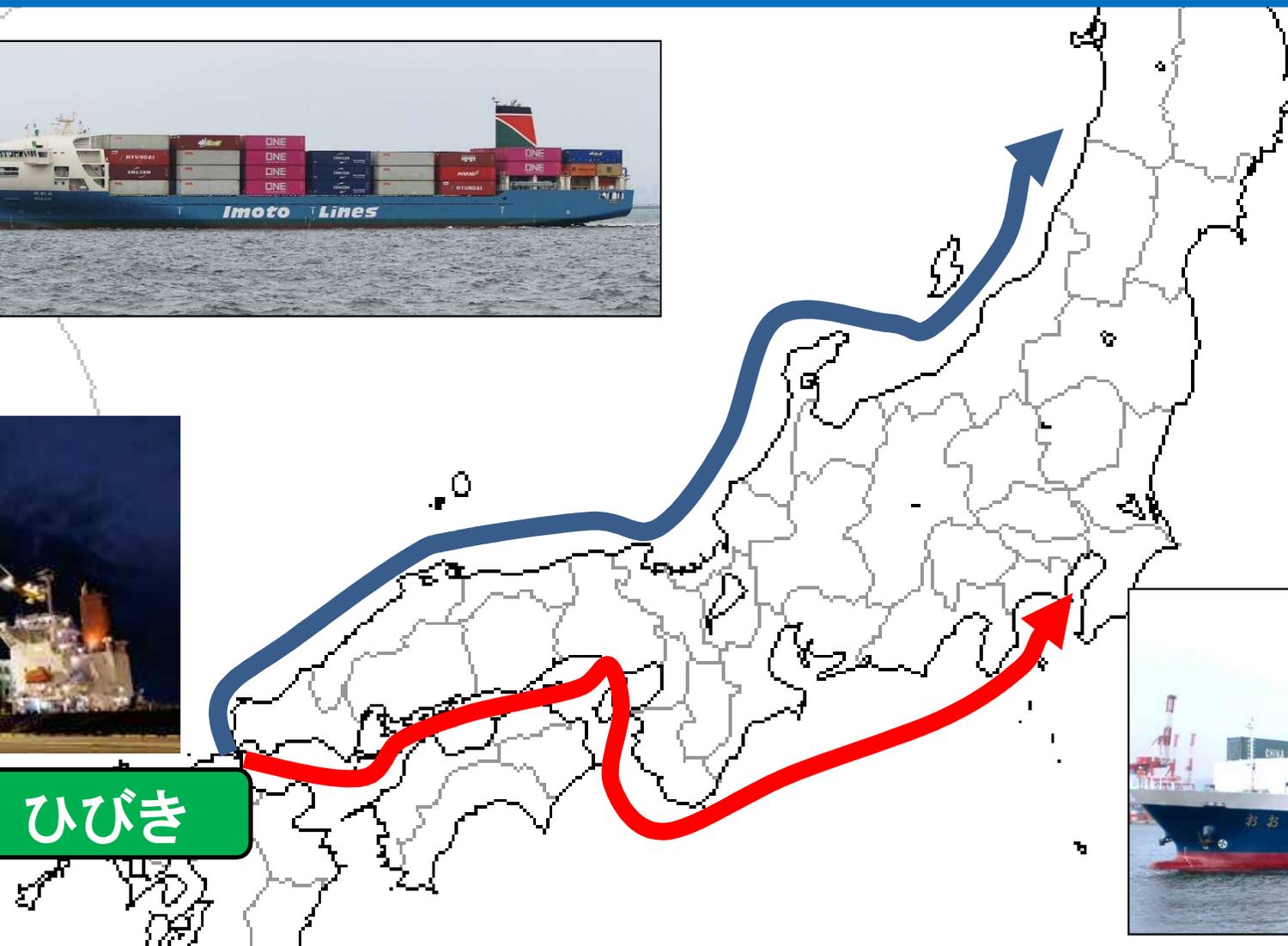


新たな内航ネットワークの構築【日本海航路開設】

- ◇ **ひびき**を拠点にした新たな内航網構築⇒ **トランシップ国内回帰**へ
- ◇ **日本海**に新たな国内輸送動線⇒ **環境負荷低減、2024年問題対策**



ひびき



ヤードの舗装改修

◆3段積を可能とする舗装改修

10,576TEU ⇒ **14,706TEU**

第1CT: 事業完了

第2CT: 令和2～令和6年度(予定)



第2CTガントリークレーンの更新

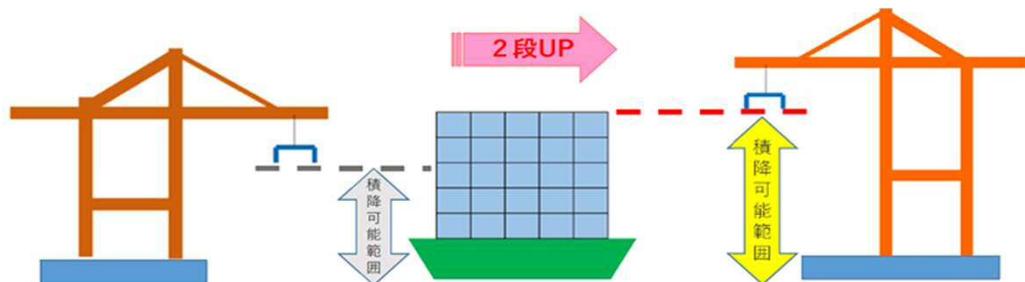
◆大型船への対応

13列3段積 ⇒ 13列**5段積**

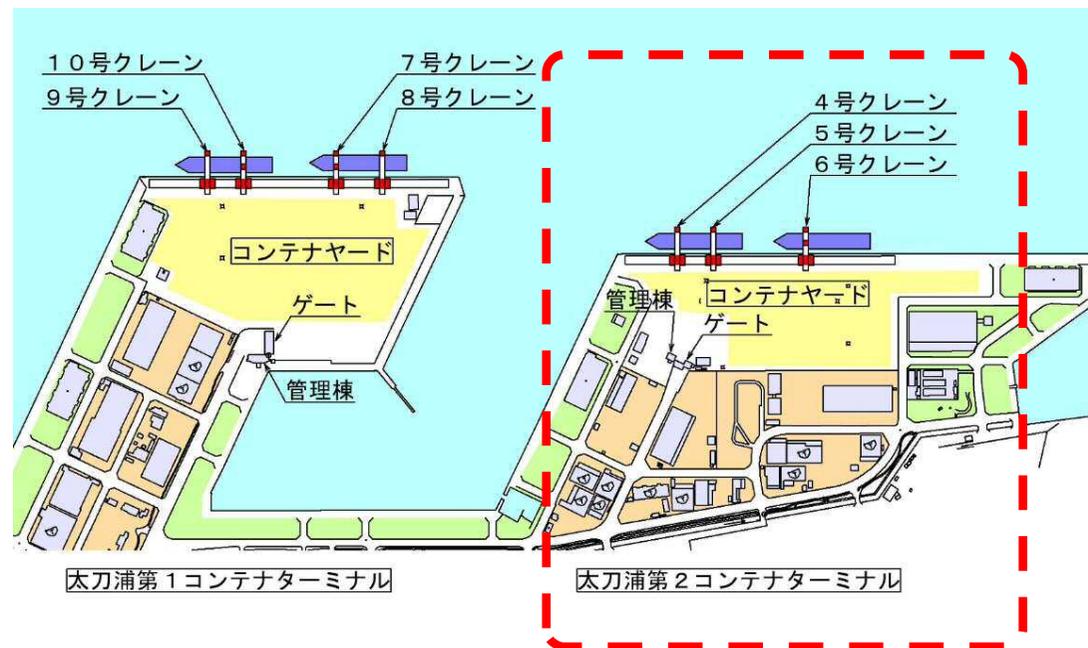
◆荷役スピード向上

32個/h ⇒ **40個/h**

事業期間: 令和2年度～令和8年度(予定)



※全揚程=積卸可能範囲の距離





- 危険物保管に関する荷主のコンプライアンス意識の変化
- 2024年問題によるドレー費の高騰



高まる
危険物倉庫のニーズ

課題

社内や近隣地域に
蔵置場所がない

危険倉庫の情報不足
(所在地・規模など)

デポの拡大(BCP)が
必要だが対応が出来ない

港周辺に危険物倉庫を
建設できる用地がない

荷主様向け補助制度（コンテナ貨物）のご案内 19

	(1)新規貨物	(2)転換貨物	(3)トライアル貨物
補助対象貨物	工場新規立地や増設等により新たに発生したコンテナ貨物	他港を発着地として輸出入を行っていた貨物を、北九州港利用に転換	新たに北九州港を利用したトライアル輸送を行う貨物
補助対象者	荷主・フォワーダー等		荷主・フォワーダー等
対象ターミナル	ひびき	太刀浦・ひびき	太刀浦・ひびき
補助額	20FTコンテナ1本あたり 2,500円 40FTコンテナ1本あたり 5,000円 ※ ひびきコンテナターミナルにおける輸入コンテナは 20FTコンテナ1本あたり 5,000円 40FTコンテナ1本あたり 10,000円		20FTコンテナ1本あたり 13,000円 40FTコンテナ1本あたり 21,000円



(1) 新規貨物、(2) 転換貨物 について

- ・補助額に上限はなく、初年度は全量が補助の対象（但し予算の制約あり）。
- ・次年度に継続して発生する新規もしくは転換貨物については、純増分のみ補助対象。

(3) トライアル貨物 について

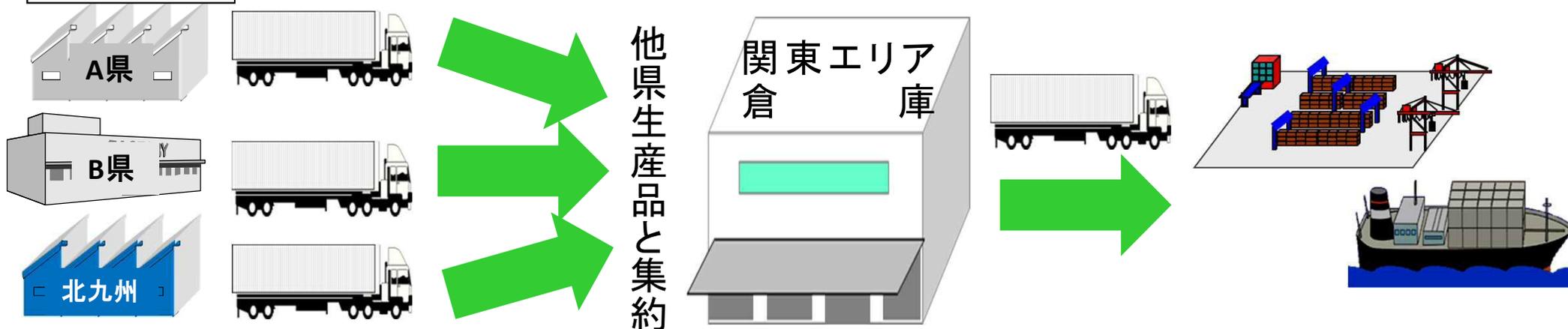
- ・補助額上限は50万円。本事業の補助金の交付を受けた荷主の貨物は、交付以降補助対象外。

補助制度の活用例 その1【転換貨物】

事業概要

今迄、北九州生産品は、関東エリアの倉庫で他県生産品と集約した後に、同エリアの港から輸出を行っていたものを、北九州工場生産品については門司港を利用した輸出に切替え（転換）。

転換前 ・北九州工場他から陸送で関東エリアの倉庫へ⇒同エリアの港から海外へ輸出



転換後 ・北九州工場から陸送で北九州市内の倉庫へ⇒門司港から海外へ輸出



活 用 案

- バラ貨物のコンテナ化(鋼材・バイオマス燃料など)
- 陸送からコンテナ船への輸送形態の変更

＼ トライアル補助を使って... ／

物流動線

費用

実際の使い勝手

を確認できます！

コンテナ化のメリット

- ・ コンテナに入れたまま一時保管が可能なため、倉庫建設費の削減が可能。
- ・ コンテナ化による作業時間の短縮で、作業コストの低減が可能。
- ・ 密閉されているので、粉塵・悪臭(発酵臭)拡散の心配がなく、特に近隣への影響を抑えることが可能。



コンテナ輸送のメリット

- ・ 定期航路のため、突然のバラ船の配船や、トラックの手配が不要。
- ・ 日本海側など陸送が厳しい冬場の時期でも輸送が可能。
- ・ 雨天でも屋外に蔵置や荷役作業が常時行える。

など

現在の北九州港港湾計画 平成24年1月改訂

社会経済情勢の変化への対応

物流拠点化の推進に向けた、コンテナターミナル等の利用促進・機能強化への対応
デジタル・トランスフォーメーション（DX）の進展への対応
2050年カーボンニュートラル実現への対応 等

北九州港長期構想

北九州港の概ね20～30年後の将来の姿やそれを実現するための施策の方向性

■北九州港長期構想検討委員会(全4回予定)

- 第1回委員会(令和3年11月2日)
- 第2回委員会(令和4年5月11日)
- 第3回委員会(令和4年10月6日)
北九州港長期構想(原案)について議論
- 第4回委員会 令和4年12月開催予定
北九州港長期構想(案)とりまとめ

★令和4年内 長期構想策定予定

■北九州港長期構想(原案)

<基本理念>

地域経済と物流・産業を支え、
「グリーン」で「スマート」な未来を創造する北九州港
～世界とつながり SDGs を牽引～

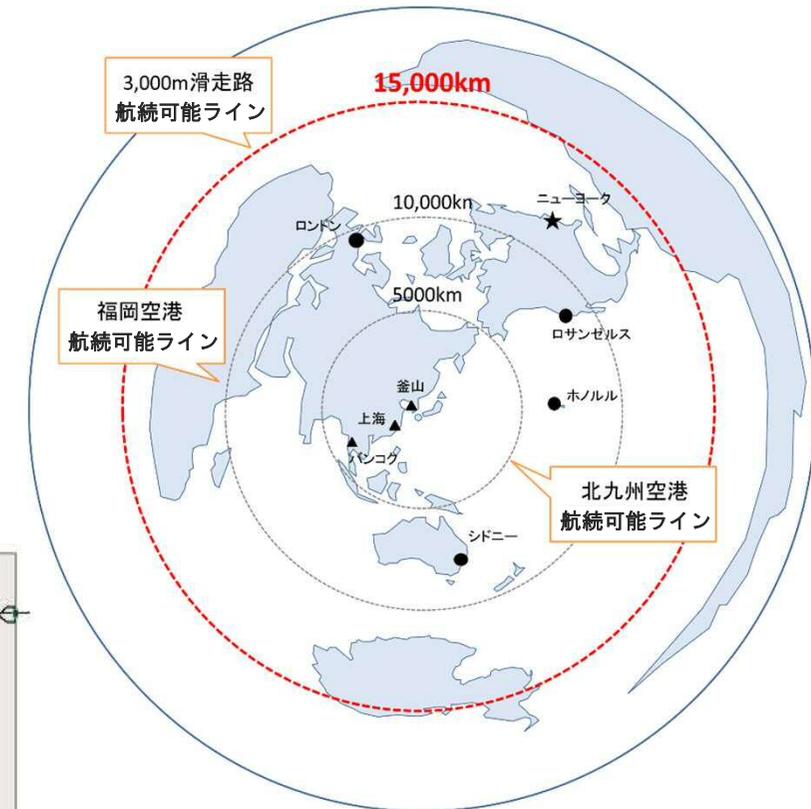
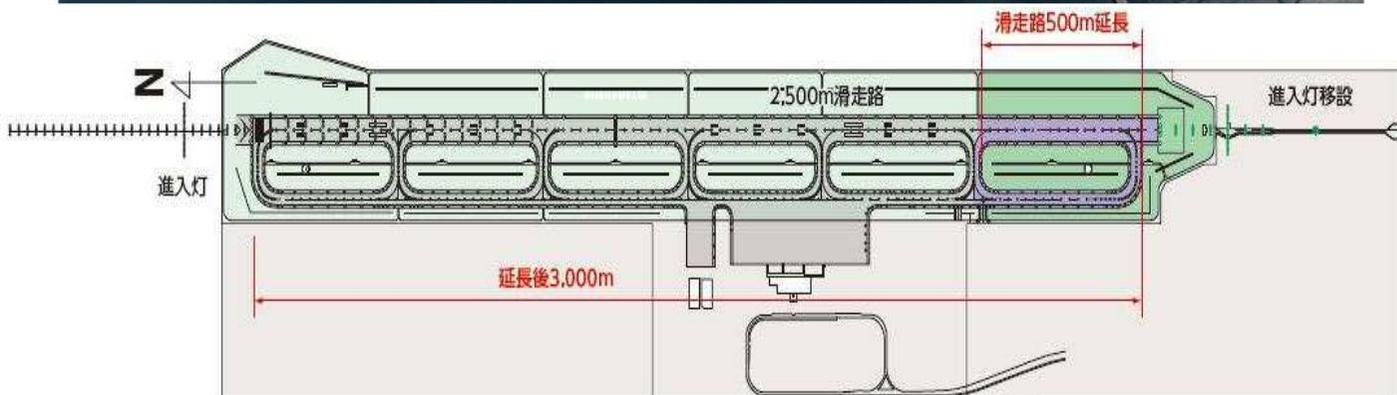
<目指す姿>

- 【物流・産業】 物流を強靱化し、産業をリードするみなと
- 【環境・エネルギー】 環境と経済の好循環をもたらすみなと
- 【人流・賑わい】 国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと
- 【安全・安心】 産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなと

令和5年度 港湾計画改訂予定

北九州空港【戦略的な取組み：滑走路延長】

機能強化：滑走路の延長（3,000m化）



【滑走路延長の効果】

（貨物）

- 北米・欧州への直行便の就航が可能
- 大型重量物輸送チャーター便の就航機会拡大

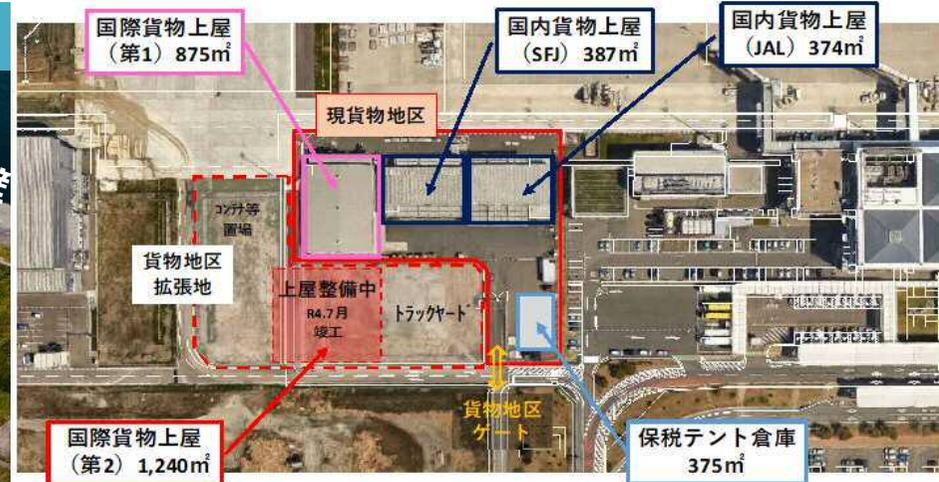
（旅客）

- 北米・欧州をはじめ世界の都市へ長距離国際旅客便の就航



グローバル時代における
ゲートウェイ機能が向上

機能強化：物流機能（エプロン・直線道路・貨物上屋等）



(新たな国際貨物上屋を整備)

【エプロン（スポット）の拡充】

- ・ 大型貨物機が駐機できるエプロン（駐機場）が2か所整備。
- ・ ヤマトグループによる貨物定期便就航に向けた、エプロン・スポットの拡充。

【直立護岸につながる直線道路の整備】

- ・ 空港島内に岸壁があり、航空と海上を組み合わせた“シー・アンド・エア”輸送が可能。
- ・ 特殊大型貨物の輸送機能向上に向けた、エプロンと岸壁を結ぶ直線道路の整備。

【貨物上屋の整備・貨物地区の拡張】

- ・ 高まる貨物需要を受け止めるため、新たな貨物上屋を整備。

将来の拡張性

- 関門航路の浚渫土の埋立処分場で70haの広大（全域北九州市域）
- 空港ポテンシャルを生かし、産業集積や物流振興などに活用



北九州空港を起点とした地域活性化

ポテンシャル

- 24時間利用
- アジアに近い
- 充実した高速道路網



成長機会

- 滑走路延長
- 物流機能強化
- 拡張性



地域の発展をけん引する
リーディングエアポート
将来ビジョンに掲げる
「物流・交流・産業」の
3つの将来像を実現

地域活性化につながる好循環

【国内】

○旅客便（北九州＝羽田） 貨物搭載スペースを活用した輸送

【国際】

○九州・中四国で唯一の国際貨物定期便就航

韓国・仁川と北九州との往復便が週4便就航

仁川ハブを経由し世界各都市へ輸送ネットワーク構築

【新規路線の就航】

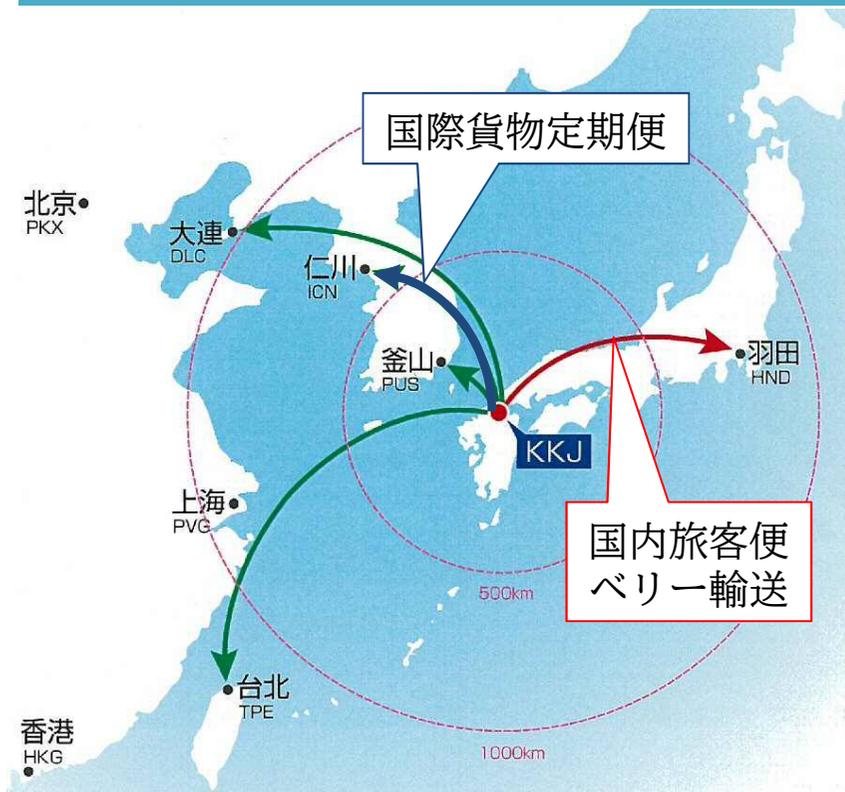
○ヤマトホールディングス(株)が貨物専用機を導入し、日本航空(株)と共同で北九州空港を九州の拠点として選定（令和6年4月就航）

北九州空港の「九州・西中国の物流拠点空港」の実現へ

新規路線の就航：ヤマトHD国内貨物定期便



国内・国際航空ネットワーク



国際貨物定期便

ご清聴ありがとうございました



北九州港開港百周年記念
1989年8月

北九州市港湾空港局庁舎と
マスコットキャラクター「スナQ」