

北九州港セミナー in 東京

「北九州の海と空のポテンシャル」



令和5年10月26日

北九州市港湾空港局長

佐溝 圭太郎

本日本話すること

2

- 北九州港の特長と現況
- 多様なニーズや課題に対応するための取組み
- 北九州空港の物流拠点化

▶ 太刀浦コンテナターミナル【西日本随一のターミナル】

4



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5,239TEU

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8,647TEU

▶ ひびきコンテナターミナル【日本海側随一の大水深港湾】

5



▶北九州港の物流動向 【海上出入貨物】

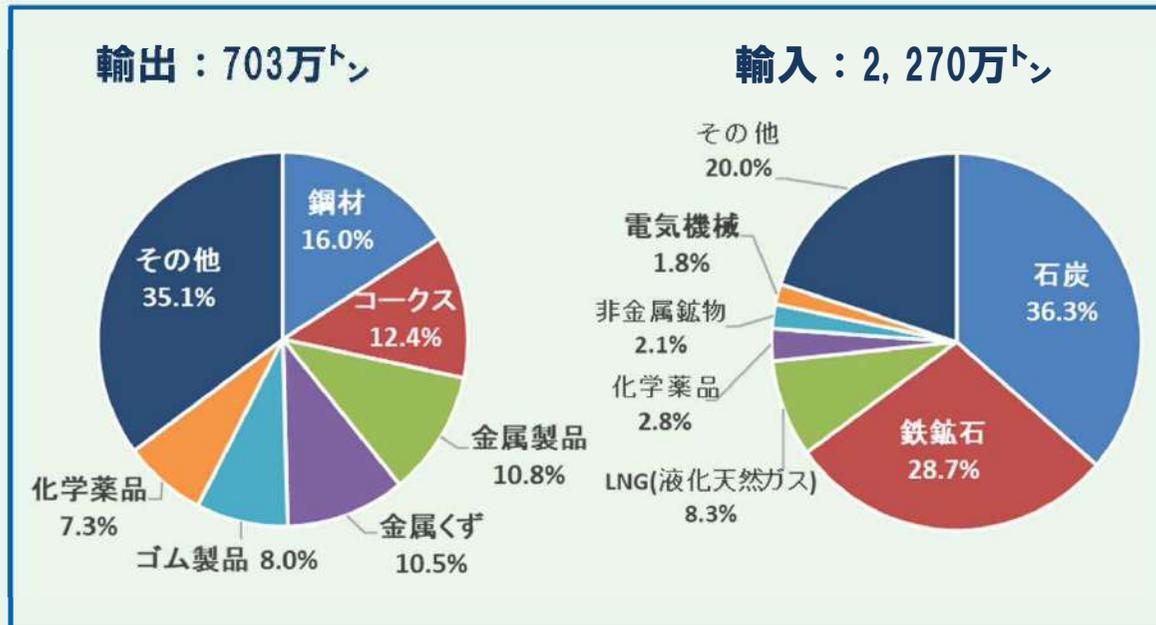
令和4年は**昨年**に**続き**全国第5位の取扱

輸送手段別取扱貨物量の割合

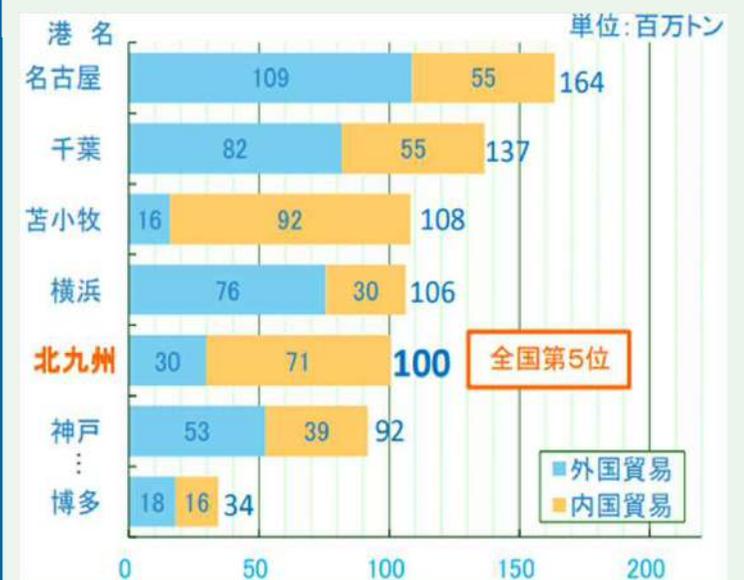
1億トン突破！



品種別海上出入貨物（外国貿易）



日本の主要7港の取扱量



▶北九州港の物流動向 【コンテナ貨物】

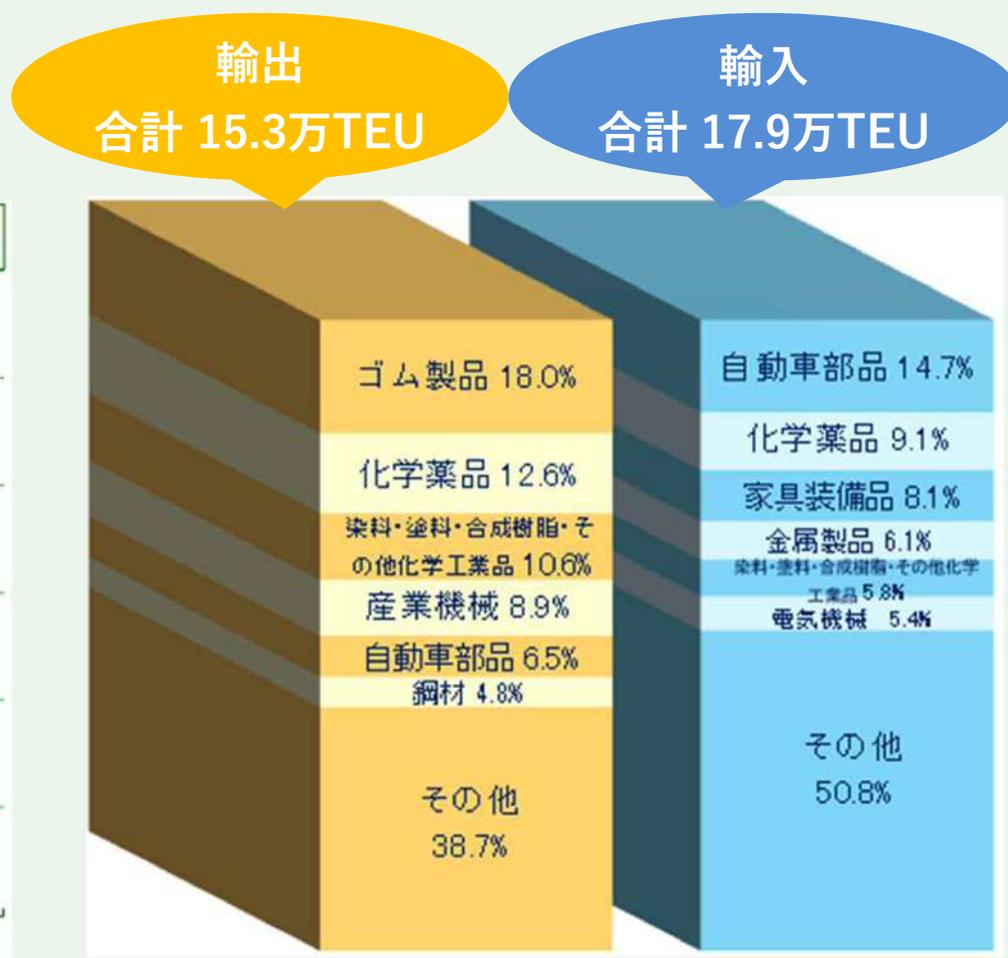
令和4年のコンテナ貨物取扱量は、**約49万TEU**

コンテナ貨物取扱量

令和4年取扱実績：48.8万TEU

〔太刀浦CT：42.8万TEU
ひびきCT：5.2万TEU〕

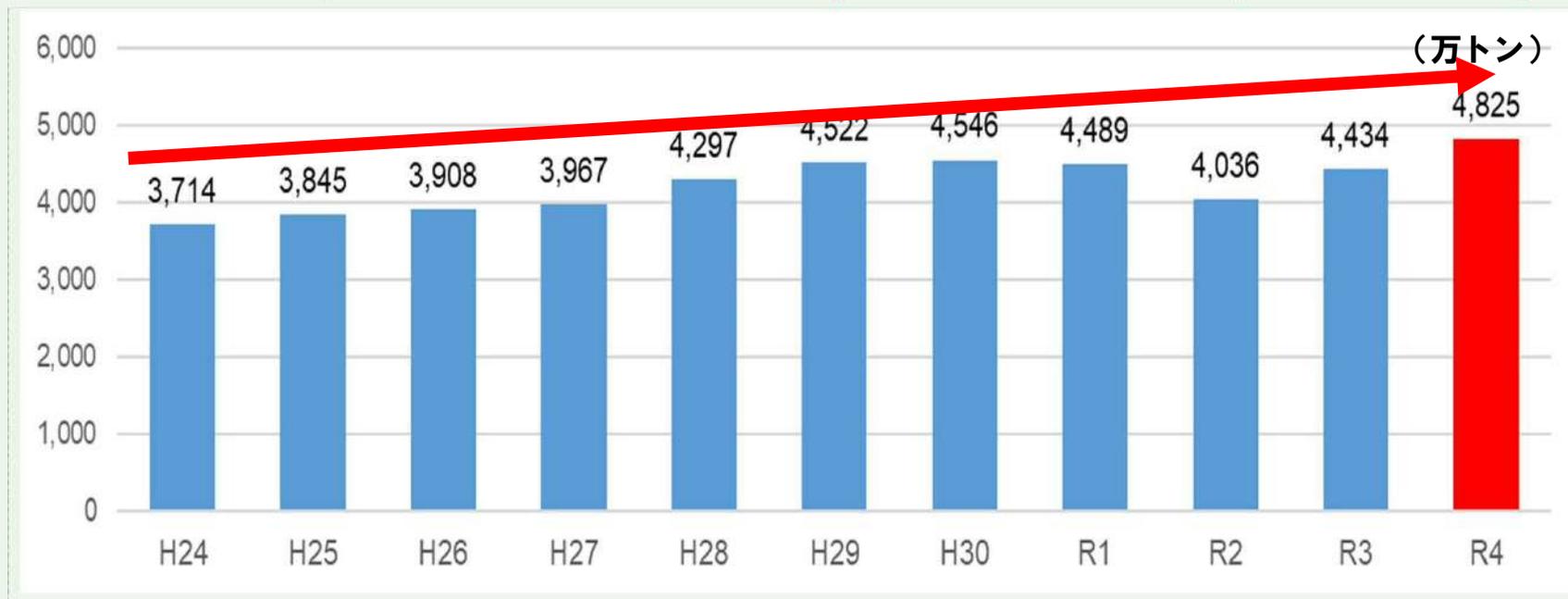
品種別国際コンテナ貨物（実入りのみ）



▶北九州港の物流動向 【フェリー-貨物】

8

令和4年は、過去最高の約4,800万トン（全国2位）



▶ アジアをシームレスに結ぶ豊富な航路網

巨大市場を抱えるアジアに近接

- ・ 豊富なダイレクト航路
- ・ 短い海上輸送日数



北九州港

▶ 充実した国内海上ネットワーク

国内フェリー

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

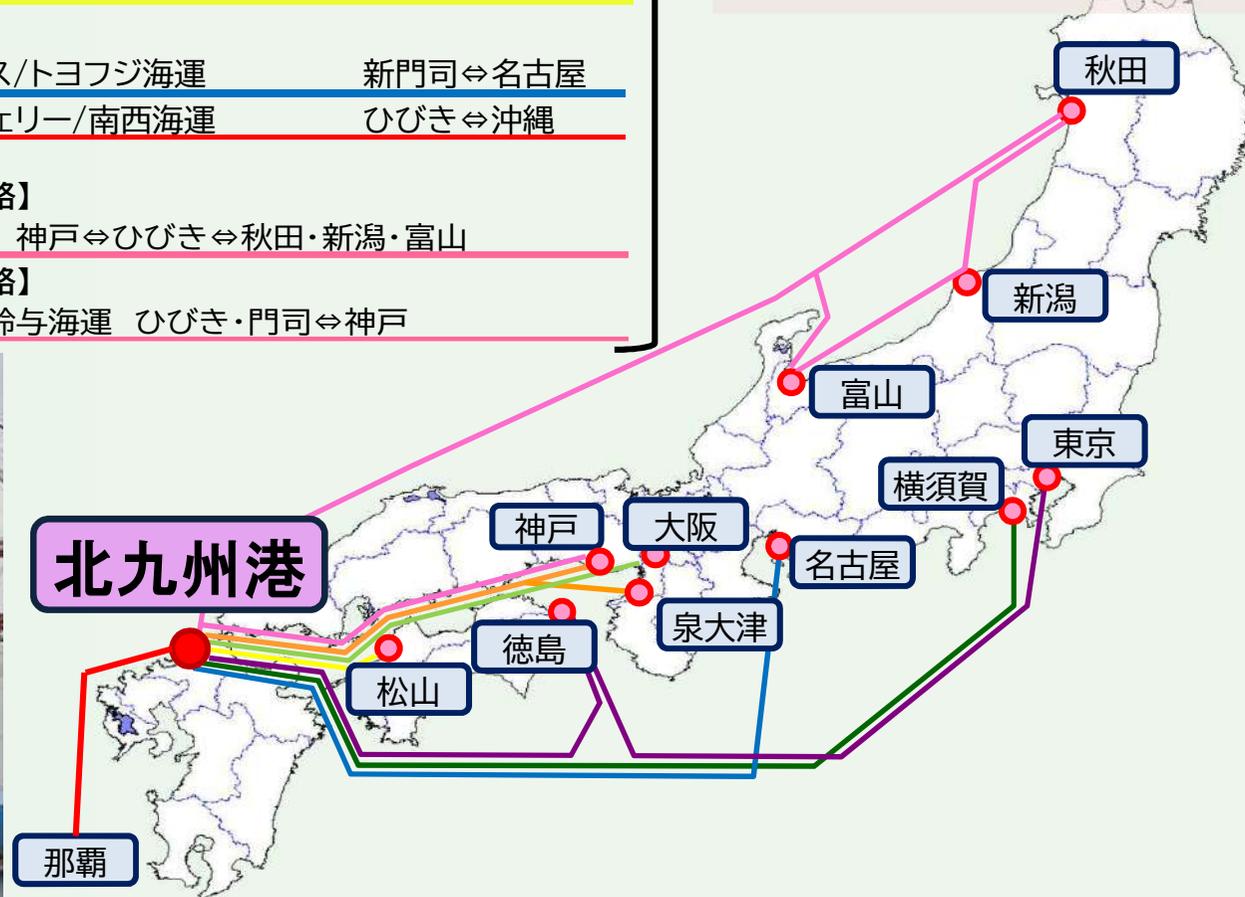
国内RORO

フジトランス/トヨフジ海運	新門司⇄名古屋
マルエーフェリー/南西海運	ひびき⇄沖縄

国際 フィーダー

【日本海航路】	
井本商運	神戸⇄ひびき⇄秋田・新潟・富山
【瀬戸内航路】	
井本商運/鈴与海運	ひびき・門司⇄神戸

フェリー/RORO/内航を
組み合わせた
一貫輸送も可能



物流2024年問題対策

輸送の低炭素化

BCP対策 (雪・大雨等)

▶ ひびきを經由した内航フィーダー輸送事例

11

(従 来)

海外主要港トランシップ



関東主要港～
日本海側各地 (陸送)

- ✓ 日程の大幅遅延
- ✓ ヤードひっ迫、倉庫不足
⇒ 保管費用の増大
- ✓ 雪、大雨で陸送寸断

輸送ルート見直し後

神戸・ひびきトランシップ



国内最寄港に
海上輸送

- ✓ 国内TSで輸送安定化
- ✓ ひびきストックポイント化
⇒ 保管費用の節減
- ✓ 内航船で最寄港揚げ

輸送ルートの国内回帰で、輸送が安定化!

▶北九州港独自の補助制度 【荷主様向け】 12

	(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	<p>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</p> <p>※ ひびきコンテナターミナルにおける輸入コンテナは</p> <p>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</p>		<p>20FTコンテナ1本あたり 13,000円</p> <p>40FTコンテナ1本あたり 21,000円</p>



(1) 新規貨物、(2) 転換貨物 について

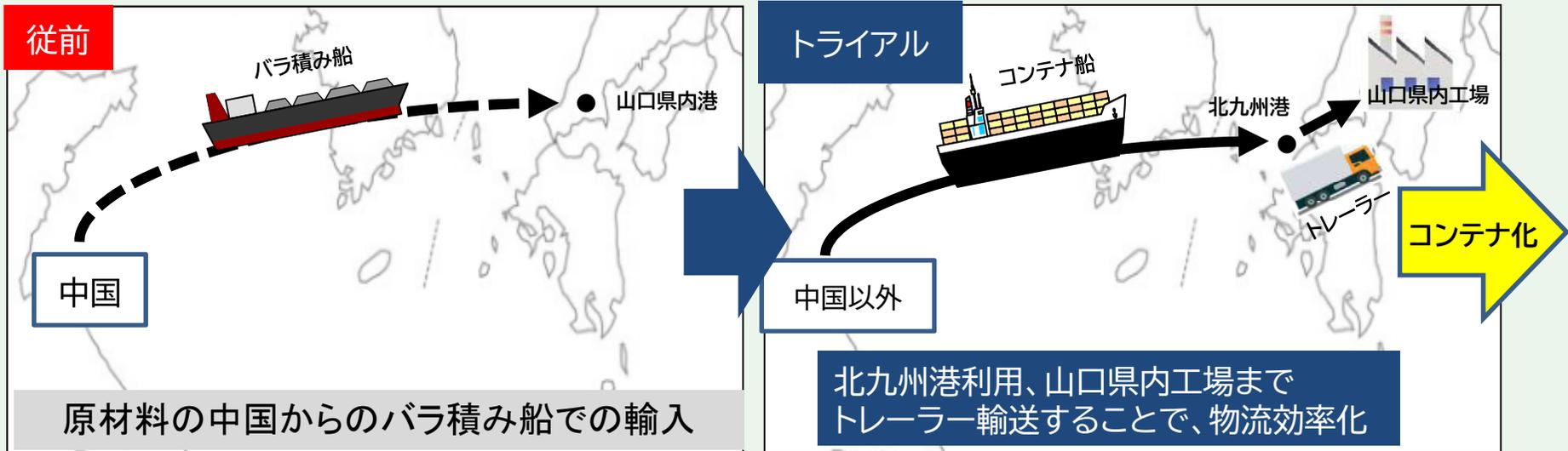
- ・補助額に上限はなく、初年度は全量が補助の対象（但し予算の制約あり）。
- ・次年度に継続して発生する新規もしくは転換貨物については、純増分のみ補助対象。

(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。

▶北九州港の補助制度活用例 【トライアル貨物】 13

原材料輸入で使用していた在来船が手配困難に。
⇒コンテナ化して、北九州港利用に転換！



荷主・フォワーダーが
もつ不安

- ・料金
- ・納期
- ・使い勝手等

トライアル輸送
を実施

【効果の確認】

- ◎他港を利用するよりコストを抑えることができた。
- ◎通関等を含め、従来と変わらず輸入できた。

補助金があることで、
挑戦しやすい。

コンテナ化へ

▶ 多様なニーズに応える倉庫群 【危険物倉庫】 14

- 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

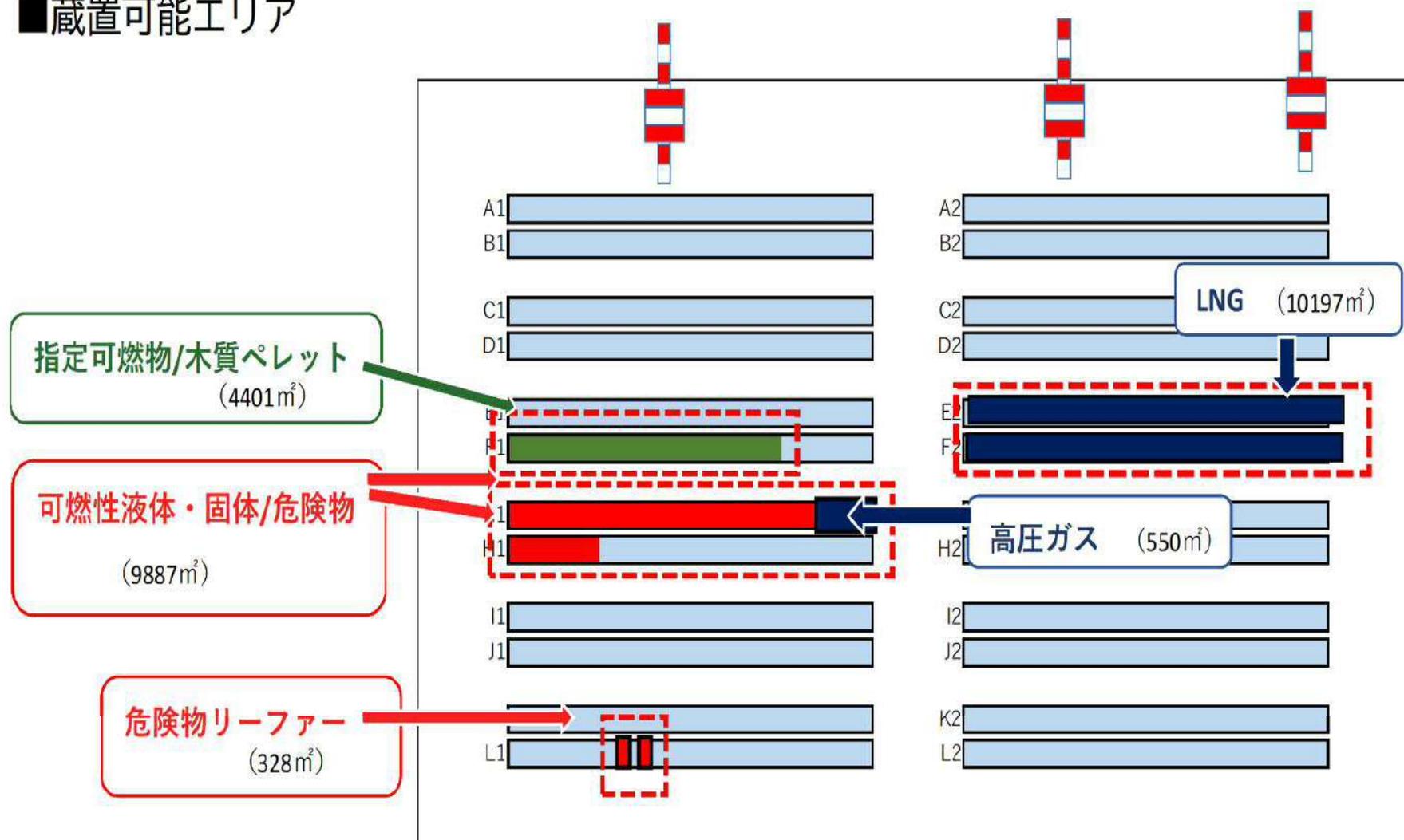
港周辺に危険物倉庫を
建設できる用地がない

▶ヤード内の危険物蔵置

【ひびきコンテナターミナル内危険物屋外貯蔵所】

15

■蔵置可能エリア



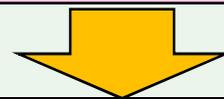
▶北九州港の港湾計画改訂

16

現在の北九州港港湾計画 平成24年1月改訂

北九州港長期構想 令和4年12月策定
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

<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～

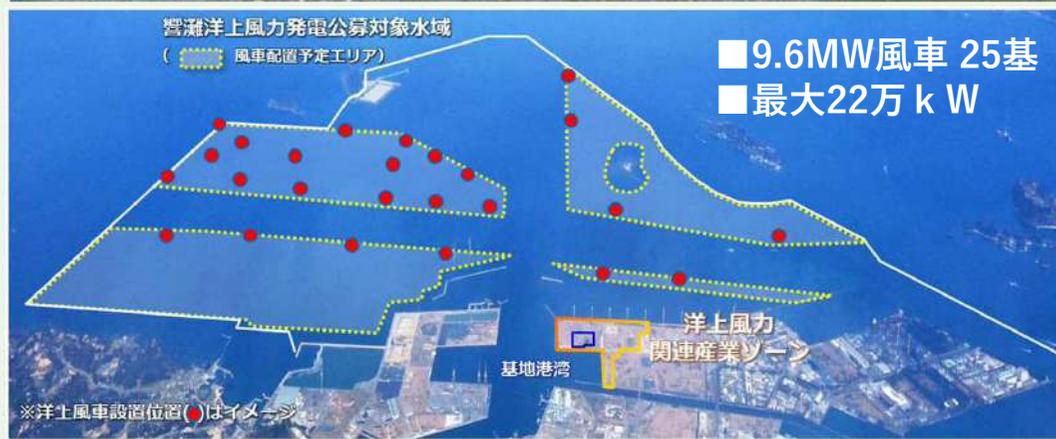
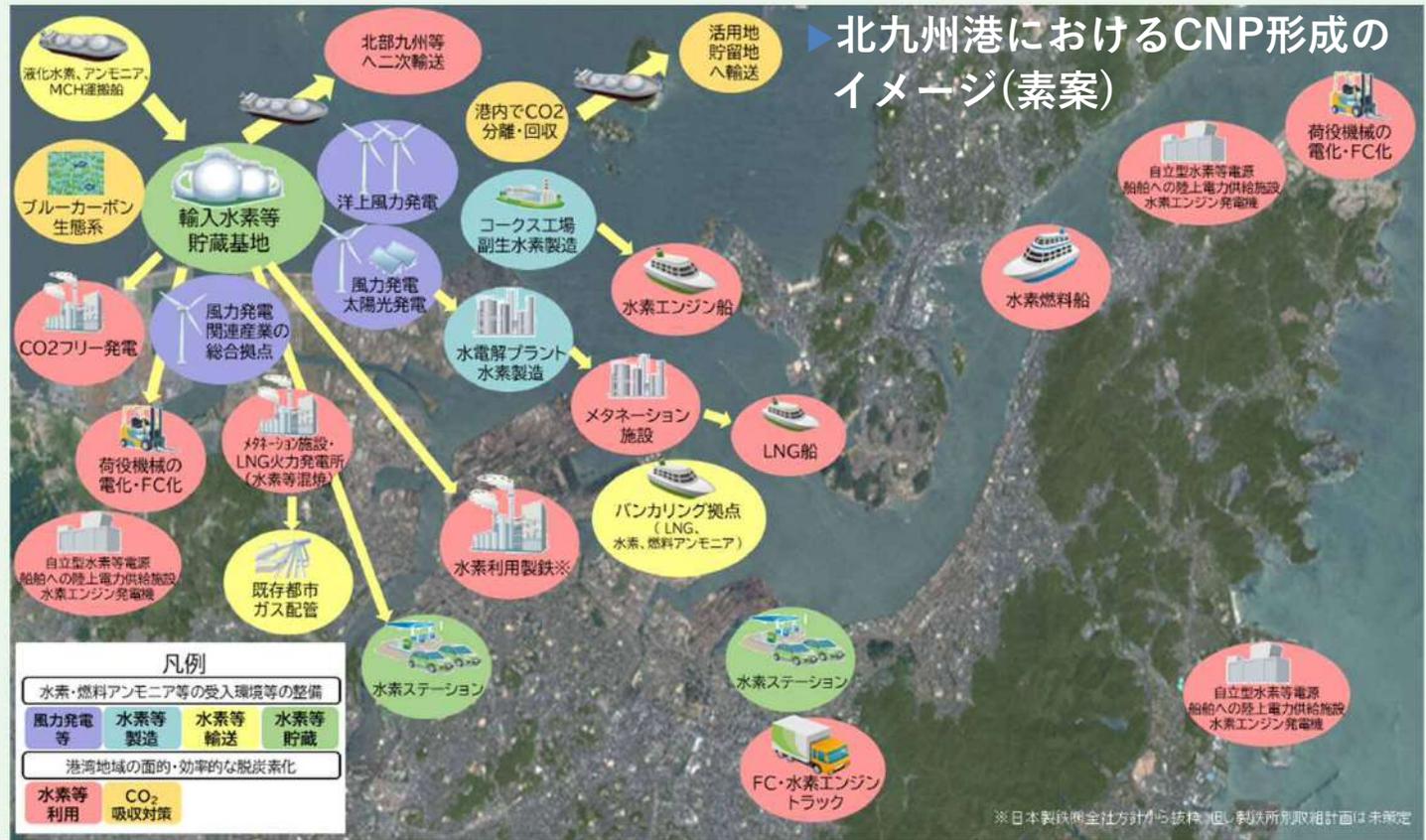


港湾計画改訂 令和5年度予定

<主要な計画内容>

- ・モーダルシフトの進展に対応した新規RORO岸壁
- ・岸壁混雑解消のための新規バルク岸壁
- ・風力発電関連産業の総合拠点形成を図る新規岸壁

▶カーボンニュートラルポートの取組み



▶北九州空港の現況

1 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

2 貨物取扱量の推移

(単位：トン)



▶北九州空港の物流拠点化 ①

19

1 九州・中四国で唯一の国際貨物定期便



大韓航空

仁川⇄北九州 3便/週
世界43か国120都市に接続



UPS

深圳⇄関西⇄北九州 5便/週
世界220以上の国・地域に接続

2 海上空港の特長を活かした輸送

■シーアンドエア輸送

海上空港としての特長を活かし
人工衛星を輸入（令和3年11月）

【ルート】

フランス(航空)⇒北九州空港(船舶)⇒種子島



19

▶北九州空港の物流拠点化 ②

3 新たな物流ネットワーク

■ヤマトHD・JALグループによる国内貨物定期便が就航 (令和6年4月～)



提供：ヤマトホールディングス株式会社

※機体デザインはイメージです。

4 物流機能の強化



ご清聴、ありがとうございました