

第1回北九州空港貨物拠点化将来ビジョン検討会

2014年8月2日

株式会社三菱総合研究所

参考資料

目次

| | | |
|--------------------------|-------|----|
| 1. 北九州空港に係る現状分析 | | 3 |
| 2. 国際・国内航空需要に関する動向分析 | | 9 |
| 3. 背後圏の企業集積とインフラ整備による広がり | | 15 |
| 4. 課題とポテンシャルの整理 | | 18 |

1. 北九州空港に係る現状

1.北九州空港に係る現状（1）貨物－1

□ 平成25年度の貨物取扱量は、開港以来最高となる1万5千トンを記録。

日本貨物航空の国際定期貨物便が就航

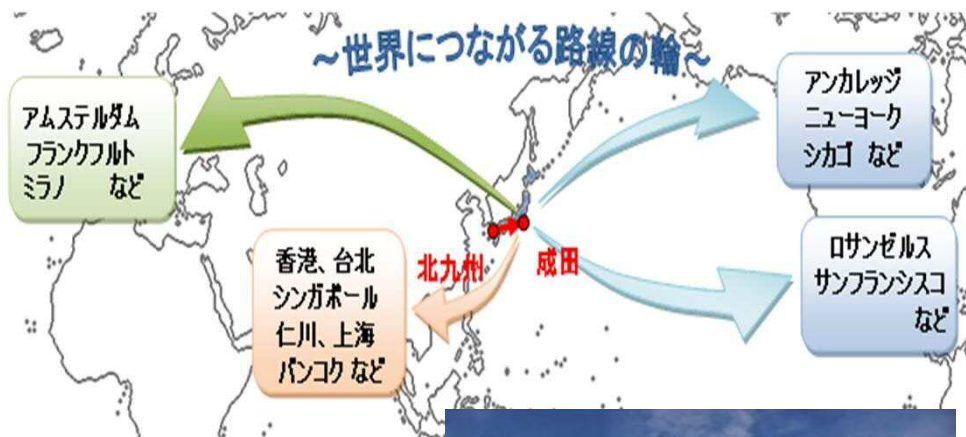
・九州で唯一の大型貨物専用機による国際貨物定期便が就航（日本貨物航空）。

平成25年5月より定期便化

・機材：B747-400F（ジャンボ貨物機：110t積）

・日曜日：台湾桃園 → 北九州 → 成田

☆成田空港から北米・欧州・アジアの世界14空港へ接続



貨物取扱量の推移（単位：トン）



注) H25値は速報値
出所) 北九州市資料

1.北九州空港に係る現状 (1) 貨物-2

国際貨物チャーター便

大韓航空、シンガポール航空、マレーシア航空、アラブ航空他

- 機材：B747-400F (ジャンボ貨物機：110t積)
- カナダ、オーストラリアなどからの輸入
- 戻り便を利用した一般貨物の輸出
- 実績 (H22：5便、H23：7便、H24：10便、H25：16便、H26：24便見込)



〔大韓航空〕



〔シンガポール航空〕



〔マレーシア航空〕

Sea&Air

- NASA/JAXAが共同開発した人工衛星を輸送
- 北九州空港初となる海上輸送と航空輸送を組み合わせたSea&Air輸送が実現

輸送ルート



航空輸送
(ワシントン～北九州空港着)



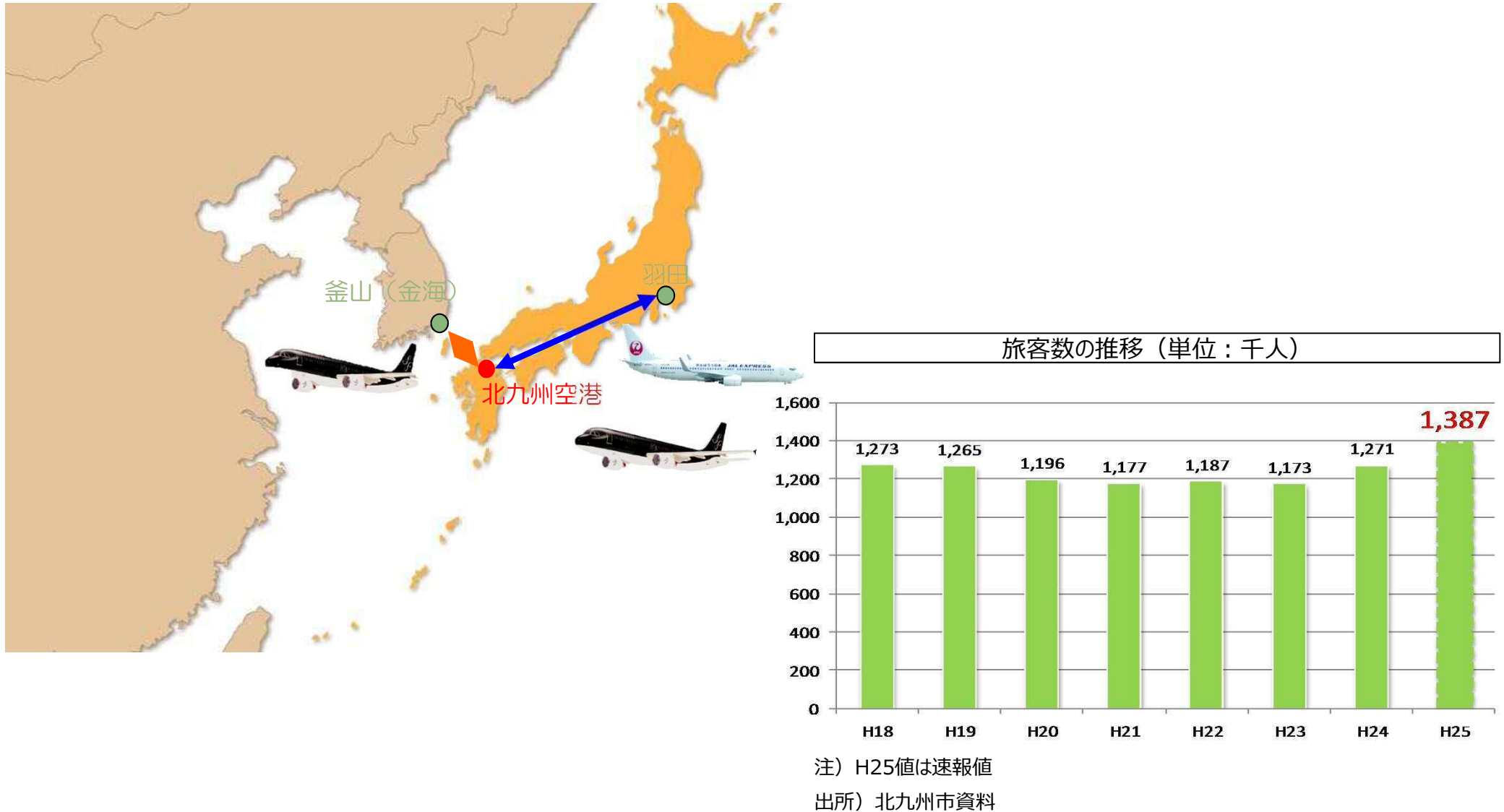
陸送
(北九州空港～護岸)



海上輸送
(北九州空港～種子島)

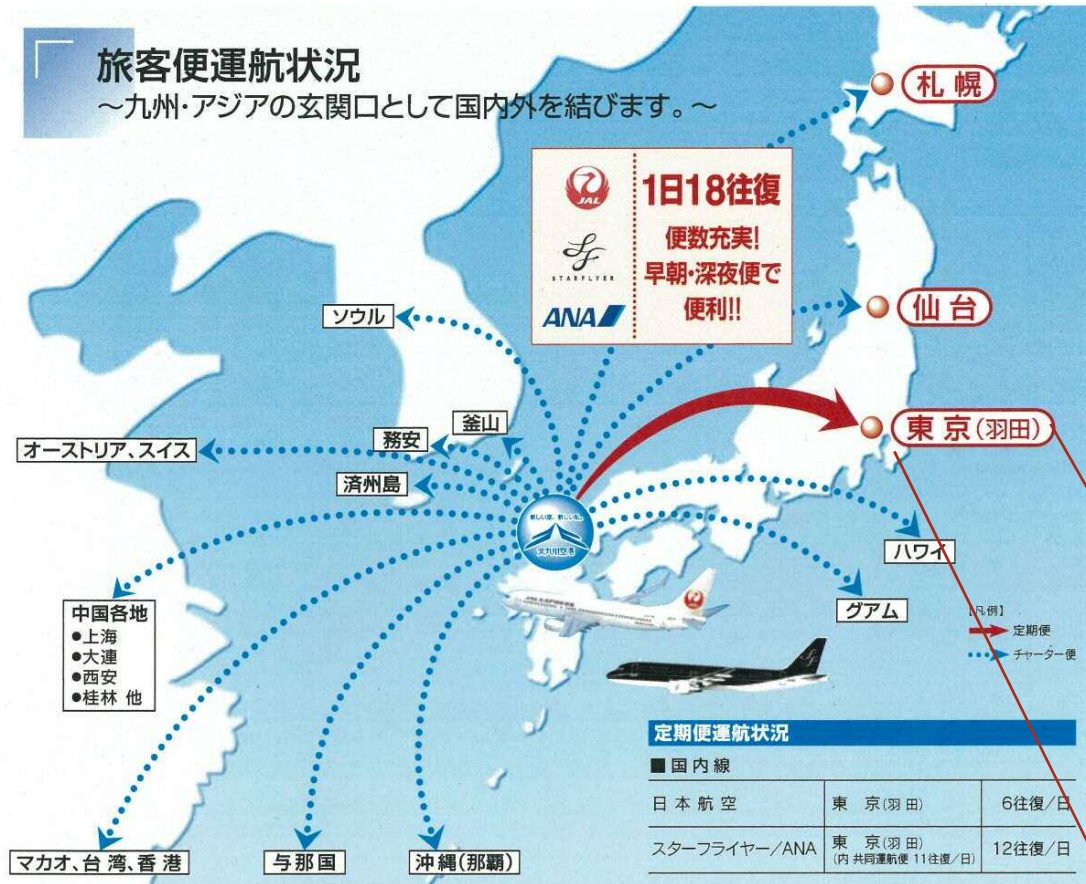
1.北九州空港に係る現状（2）旅客-1

- 平成25年度の旅客数は、羽田便、釜山便ともに好調で開港以来最高を記録。



1.北九州空港に係る現状 (2) 旅客-2

□ 羽田路線は、1日18往復に増便。



• 3月30日から
北九州⇄東京(羽田)が
1日18往復に!

- 首都圏とのアクセスが強化
- 北九州空港から東京(羽田)を
經由して
→全国各地へ
⇒さらに世界各地へ

羽田空港の国際線ネットワーク



チャーター便の計画

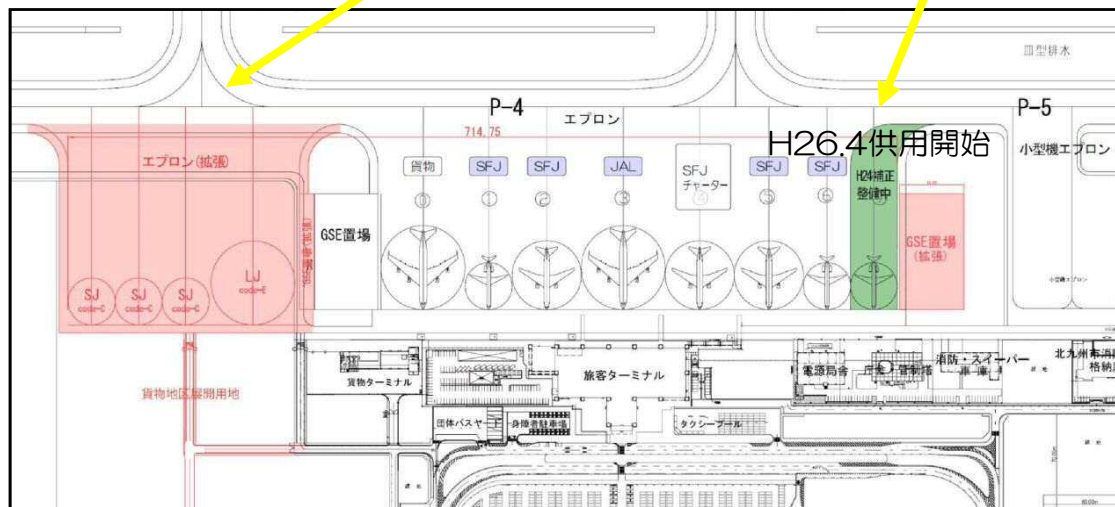
- (国内線)
沖縄、北海道
- (国際線)
仁川、釜山、香港

定期便化
につなげる



1.北九州空港に係る現状（3）機能拡充

□ 空港機能の拡充に向けて、現在、国に要望中。



空港機能の拡充に向けて、下記のような、機能拡充の必要性があります。

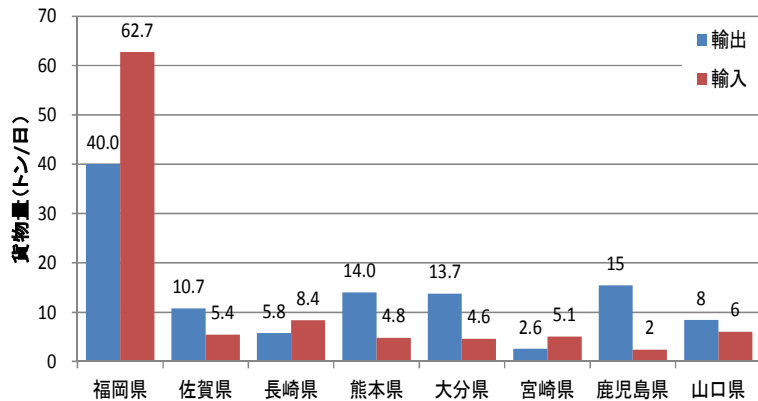
- 今後増加が見込まれる貨物の取扱い、機材の大型化・長大重量貨物の取扱いに対応するためには、「エプロン・スポットの整備」が必要。
- 大型貨物機による安定した離着陸を確保するためには、「滑走路3,000m化」が必要。

2. 国際・国内航空需要に関する動向分析

2.国際・国内航空需要に関する動向分析 (1)国際貨物ー 1

- 九州・山口地域の航空貨物取扱量は輸出111トン/日、輸入100トン/日である。
- 福岡県は輸入が超過であり、佐賀県、熊本県、大分県、鹿児島県は輸出が超過である。
- 品目別にみると、福岡県の輸出は電気機器、自動車部品が多く、輸入は消費財が多い。

仕出・仕向地別貨物取扱 (2013年)



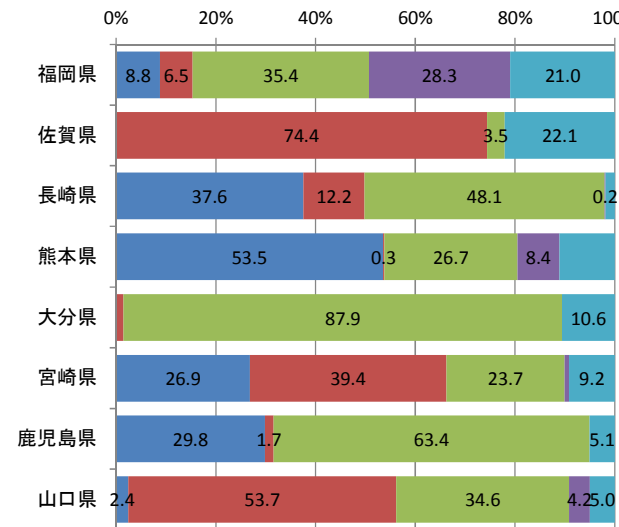
注) 国際宅配便を除く

注) 仕出・仕向地が不明の貨物を除く

出所) 国土交通省航空局「平成25年度・国際航空貨物動態調査」

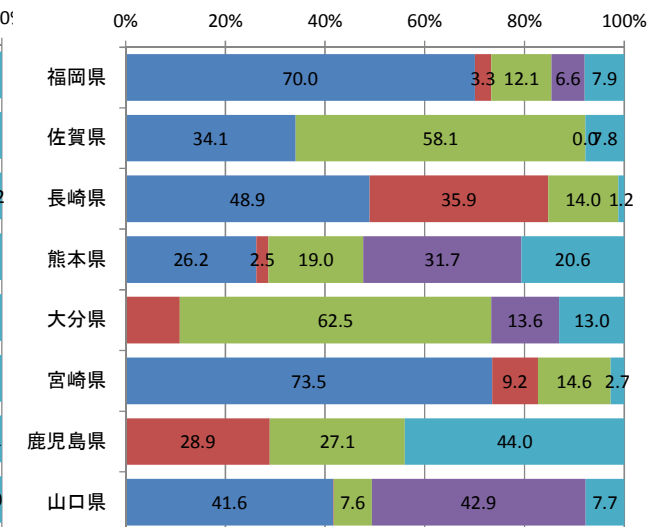
仕出・仕向地別取扱品目構成 (2013年)

【輸出】



■消費財 ■素材系生産財 ■電気機器 ■自動車部品 ■一般機械

【輸入】



■消費財 ■素材系生産財 ■電気機器 ■自動車部品 ■一般機械

注) 国際宅配便を除く

注) 仕出・仕向地が不明の貨物を除く

出所) 国土交通省航空局「平成25年度・国際航空貨物動態調査」

調査対象：航空貨物代理店および利用航空運送事業者

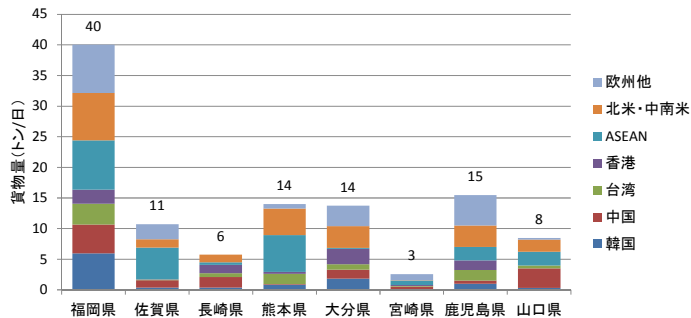
調査日：平成25年10月23日

2. 国際・国内航空需要に関する動向分析 (1) 国際貨物 - 2

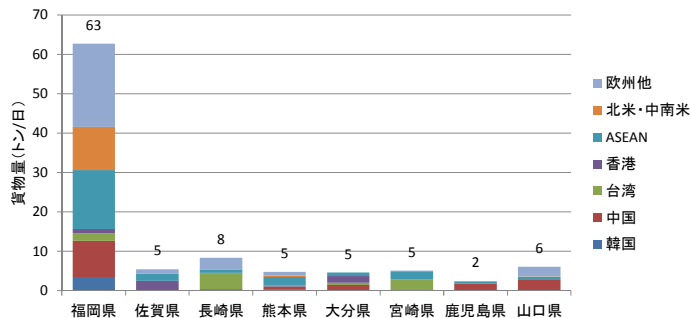
- 輸出は、韓国、台湾、香港は福岡利用が5割を超えているが、中国、ASEAN、北米、欧州は福岡利用が3割程度にとどまり、成田、関西利用が多い。
- 輸入は、福岡利用の割合が高くなり、中国を除く方面で5割を超えている。

仕出・仕向地別貨物取扱 (2013年)

【輸出】



【輸入】



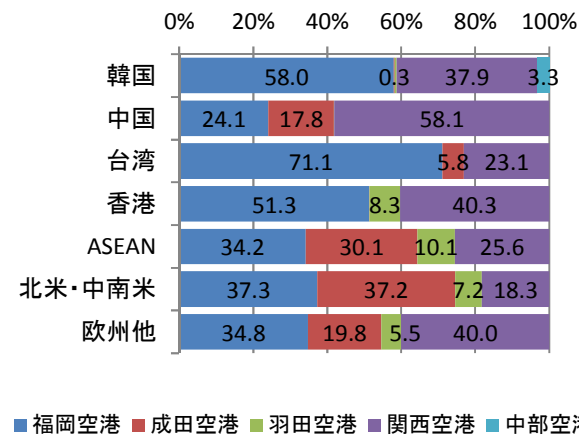
注) 国際宅配便を除く

注) 仕出・仕向地が不明の貨物を除く

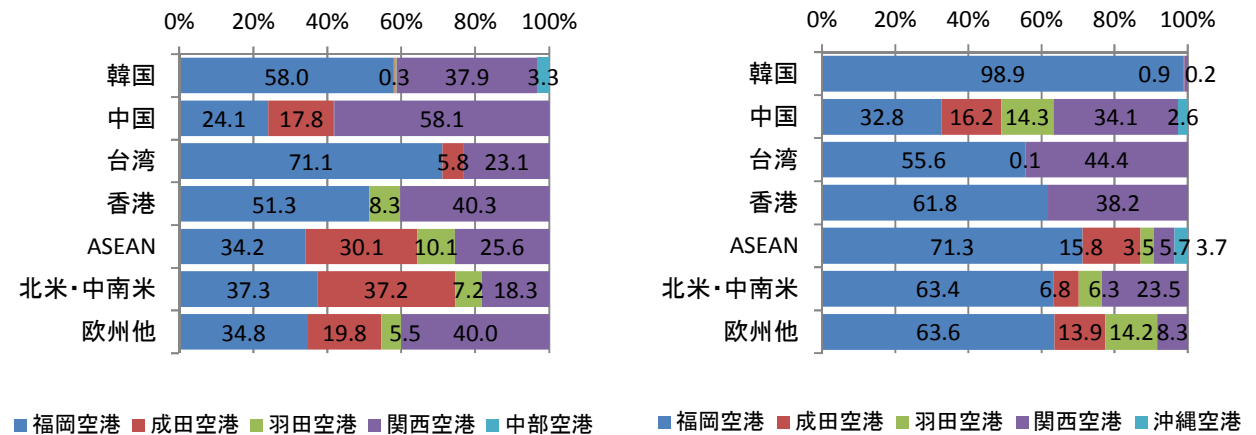
出所) 国土交通省航空局「平成25年度・国際航空貨物動態調査」

九州・山口地域の海外方面別利用空港構成 (2013年)

【輸出】



【輸入】



注) この統計上は、九州では福岡空港以外の利用実績はなし

注) 国際宅配便を除く

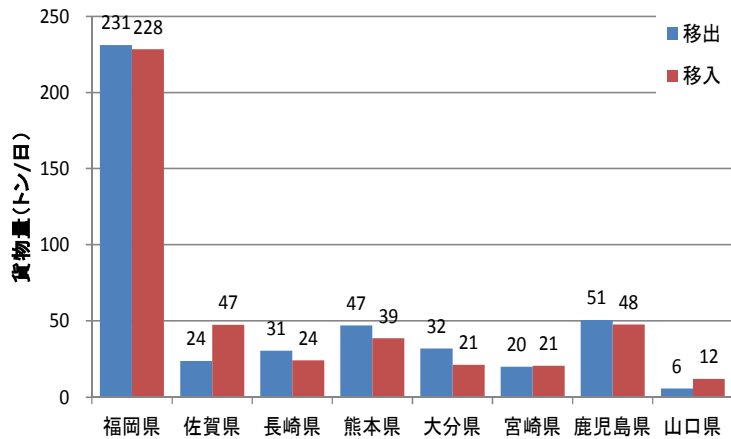
注) 仕出・仕向地が不明の貨物を除く

出所) 国土交通省航空局「平成25年度・国際航空貨物動態調査」

2. 国際・国内航空需要に関する動向分析 (2) 国内貨物 - 1

- 九州・山口地域の航空貨物取扱量は移出441トン/日、移入441トン/日である。
- 国際と比較して、国内は入出のバランスがとれている。
- 品目別にみると、福岡県の移出は生鮮品、機械・機械部品が多く、移入は機械・機械部品が多い。

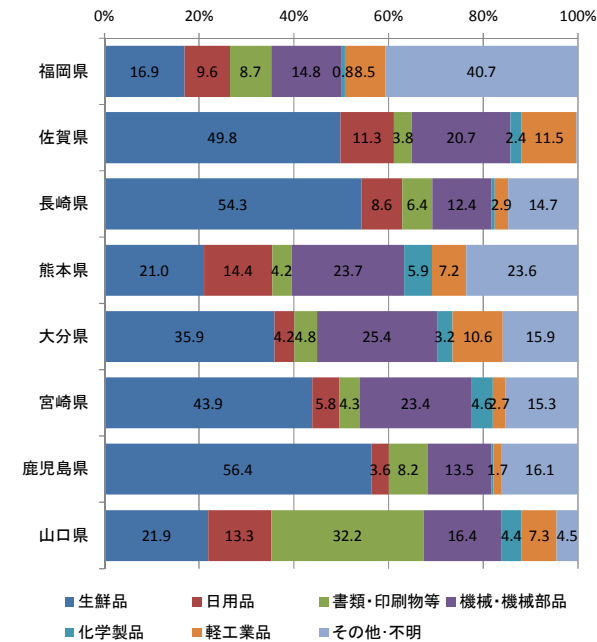
発着地別貨物取扱 (2013年)



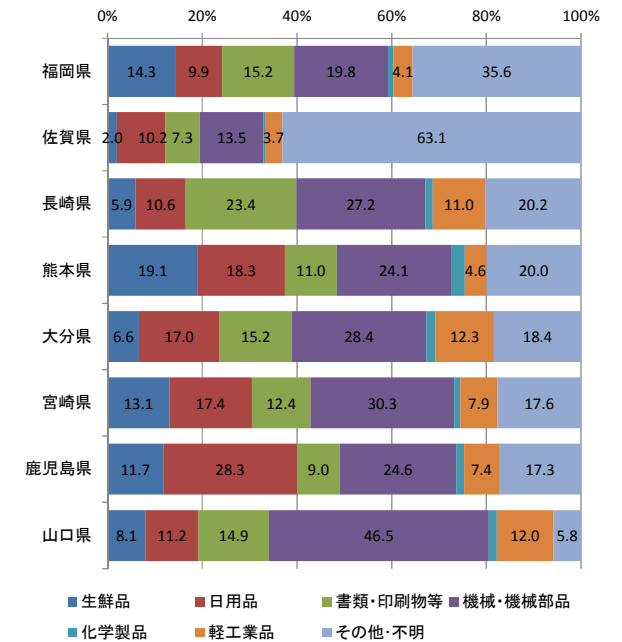
出所) 国土交通省航空局「平成25年度・航空貨物動態調査」

発着地別・取扱品目構成 (2013年)

【発地】



【着地】



出所) 国土交通省航空局「平成25年度・航空貨物動態調査」

調査対象：航空会社、利用運送事業者(混載業者)及び航空貨物代理店

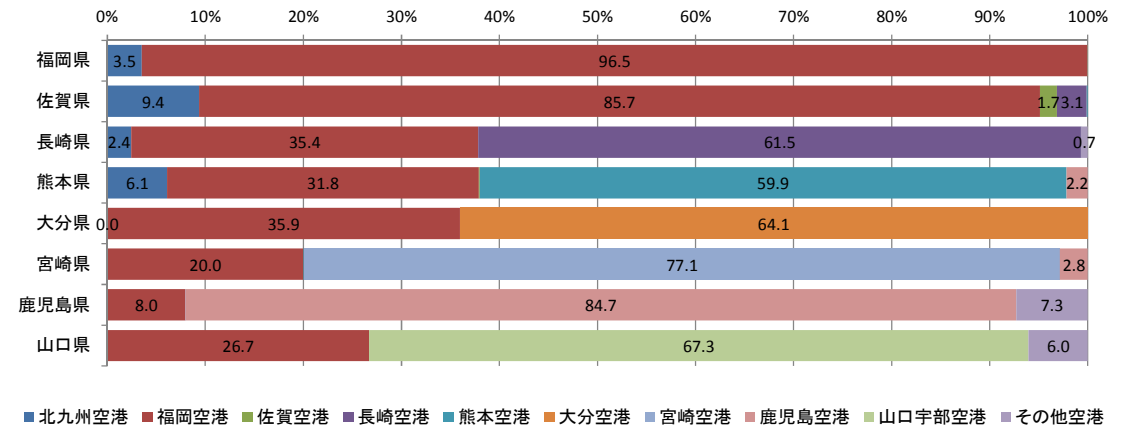
調査日：平成25年11月6日

2.国際・国内航空需要に関する動向分析 (2)国内貨物 - 2

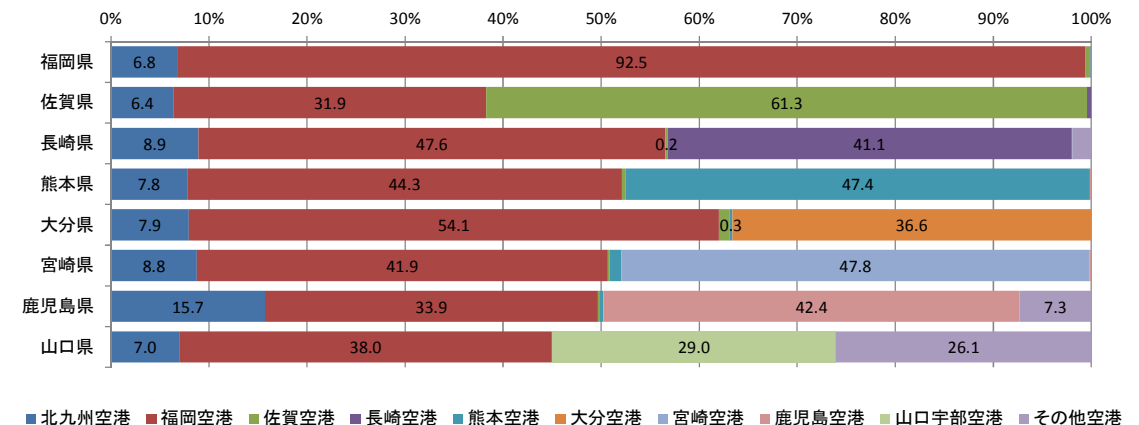
- 移出は佐賀県を除いて自県の空港の割合が5割以上であり、残りはほぼ福岡空港が占める。
- 移入は、自県の空港の割合が5割を切り、福岡空港に加えて、北九州空港の割合が7%程度を占めている。
- 北九州空港を利用した貨物について、品目別にみると、移出入ともに、衣類等の日用品、製造食品・飲料等の軽工業品が多い。

移出入別利用空港構成 (2013年)

【発地県別移出時利用空港シェア】



【着地県別移入時利用空港シェア】



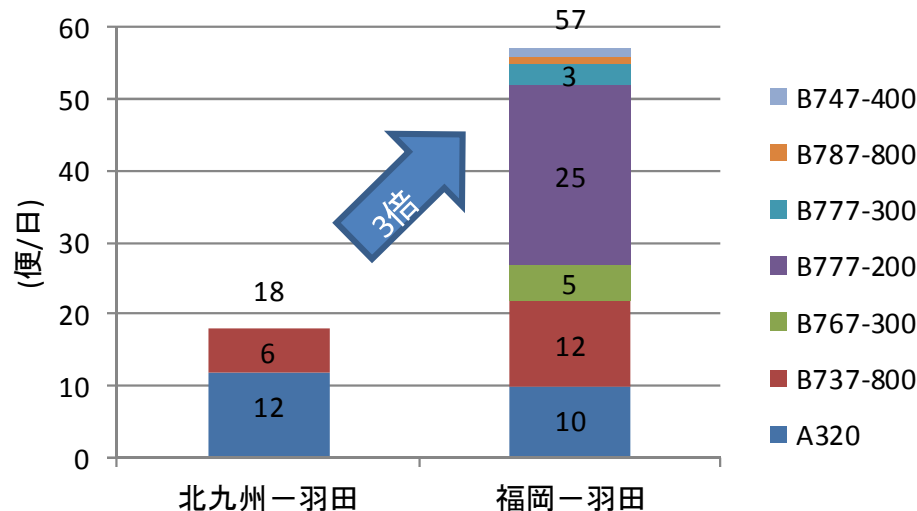
出所) 国土交通省航空局「平成25年度・航空貨物動態調査」

2. 国際・国内航空需要に関する動向分析 (3) 貨物積載容量

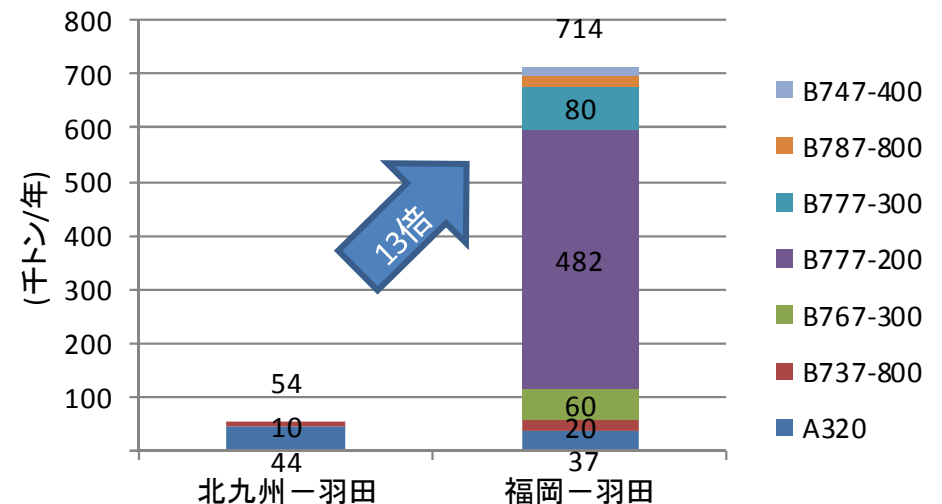
- 航空貨物は旅客便のベリー部分で大部分が輸送される。下図は羽田便について、運航回数とベリー貨物積載容量（試算値）を比較したものである。福岡空港は、利用者数及び運行便数が多い。一方、北九州空港は福岡空港と比較して、旅客数、便数ともに少ない。さらに、機材も小型機のみであるため、コンテナ搭載量に限りがあり、貨物積載容量で比較すると、さらに福岡空港との差が広がる。
- 福岡空港は、羽田便以外の国内線や国際線のネットワークを有しており、北九州空港とのベリー貨物における差はさらに大きい。

羽田便運航回数とベリー貨物積載容量の比較（2013年）

国内線（対羽田）
運航回数



貨物積載容量

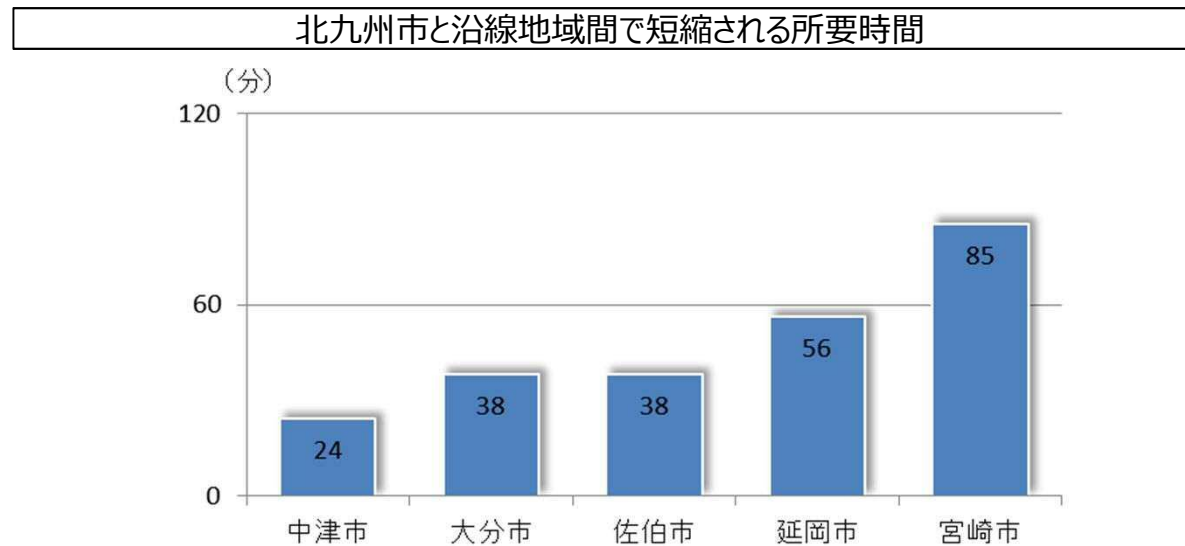


注) 便当たり積載容量：原則としてコンテナ・パレット積載量を対象、手荷物考慮せず（A320は全てコンテナ扱いと想定、B737はOAG時刻表よりばら積みで2.3トン/便と想定）
出所) 便数：北九州市資料、2013年6月JTB時刻表、2013年OAG時刻表

3. 背後圏の産業集積とインフラ整備による広がり

3. 背後圏の産業集積とインフラ整備による広がり (1) 東九州道による時間短縮

- 東九州自動車道の開通により、沿線県庁所在市との移動所要時間は下記のように短縮される。
 - 北九州市～大分市間：38分短縮
 - 北九州市～宮崎市間：85分短縮
- その他主要都市間の移動所要時間も短縮され、沿線の人や物の動きが活発になると期待される。



※ 東九州道の開通区間は現況・将来とも規制速度、整備中区間の将来は苅田北九州空港IC～宇佐IC・延岡IC～門川IC、日向IC～都農IC・隼人東IC～加治木JCT：70km/h(暫定2車線)、佐伯IC～蒲江IC・北浦IC～須美江IC：80km/h(暫定2車線)、その他の道路については、現況・将来ともH22道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて所要時間を算出。

※ 現況の道路網はH25.12月時点。

出所) 国土交通省 九州地方整備局 平成25年度第4回 事業評価監視委員会配布資料 (平成25年12月)

3. 背後圏の産業集積とインフラ整備による広がり (2) 背後圏の産業集積

東九州・山口地域の主要産業



- 九州・山口地域には自動車部品、半導体等の産業が集積している。また、医療関連や航空・宇宙関連産業といった新たな産業集積を目指している。
- 東九州道の整備により、生鮮品（サバ・マグロ・マンゴー等）や高付加価値の工業製品（自動車部品・半導体・医療機器等）などの「速達性」「定時制」を要する貨物の輸送が容易になる。
- 東九州自動車道の整備により、産業集積の影響を他地域へ波及させるとともに、企業立地環境の向上による企業誘致を促進することが期待される。

出所) 九州経済（九州経済調査協会）、国土形成計画九州圏広域地方計画（国土交通省）

4. 課題とポテンシャルの整理

4. 課題とポテンシャルの整理

強み (Strength)

- 海上空港 (騒音被害少・24時間利用可能・Sea&Air輸送)
- 豊富な拡張用地 (浚渫土砂活用)
- 後背圏の製造業集積
- 貨物定期便の運航

弱み (Weakness)

- 定期旅客便ネットワークが少なく、フレターやチャーターに比し安価なBellySpaceの活用に制約
- 手狭な貨物上屋
- 滑走路長による使用機材の制限
- CIQ機能、フォワードヤードの不在

機会 (Opportunity)

- 福岡空港補完への期待増
- 東九州自動車道の全線開通による、製品や生鮮品の陸送時間短縮、輸送時震動軽減
- MRJ飛行試験・駐機拠点化
- 早朝深夜の羽田空港における内際乗継の新たな定期旅客便運航がもたらされれば、旅客便BellySpaceが増加する。

ピンチをチャンスに!

脅威 (Threat)

首都圏空港の容量拡大・ハブ化の加速

- 国際線の首都圏空港への集中
- 競合空港におけるコンセッションの実施 (着陸料の弾力的運用による競争条件の悪化)