

## I 北九州空港と地域産業の貨物の現状について

### 1 北九州空港における貨物の現状

- (1) 北九州空港における主な国際貨物の種類
- (2) 北九州空港を利用する荷主企業の立地
- (3) 北九州空港における国際貨物の方面別割合

### 2 九州各県発の国際航空貨物量【欧州・北米向け】

### 3 市内企業の貨物の現状

- (1) 市内製造業A社の物流の流れ
- (2) 市内製造業A社が利用している空港

### 4 北九州都市圏域企業が、北九州空港を利用する場合のメリット

### 5 更なる国際貨物の取込みのための主な課題

## II 滑走路延伸に向けた取組みについて

### 1 北九州空港将来ビジョンにおける貨物拠点化の取組み

### 2 滑走路延伸に向けた本市の取組み状況

### 3 北九州空港における大型貨物チャーター便の機会逸失

## I-1 (1) 北九州空港における主な国際貨物の種類

■ 半導体関連部品、装置

■ 液晶関連部材

■ 自動車関連部品、産業用機械

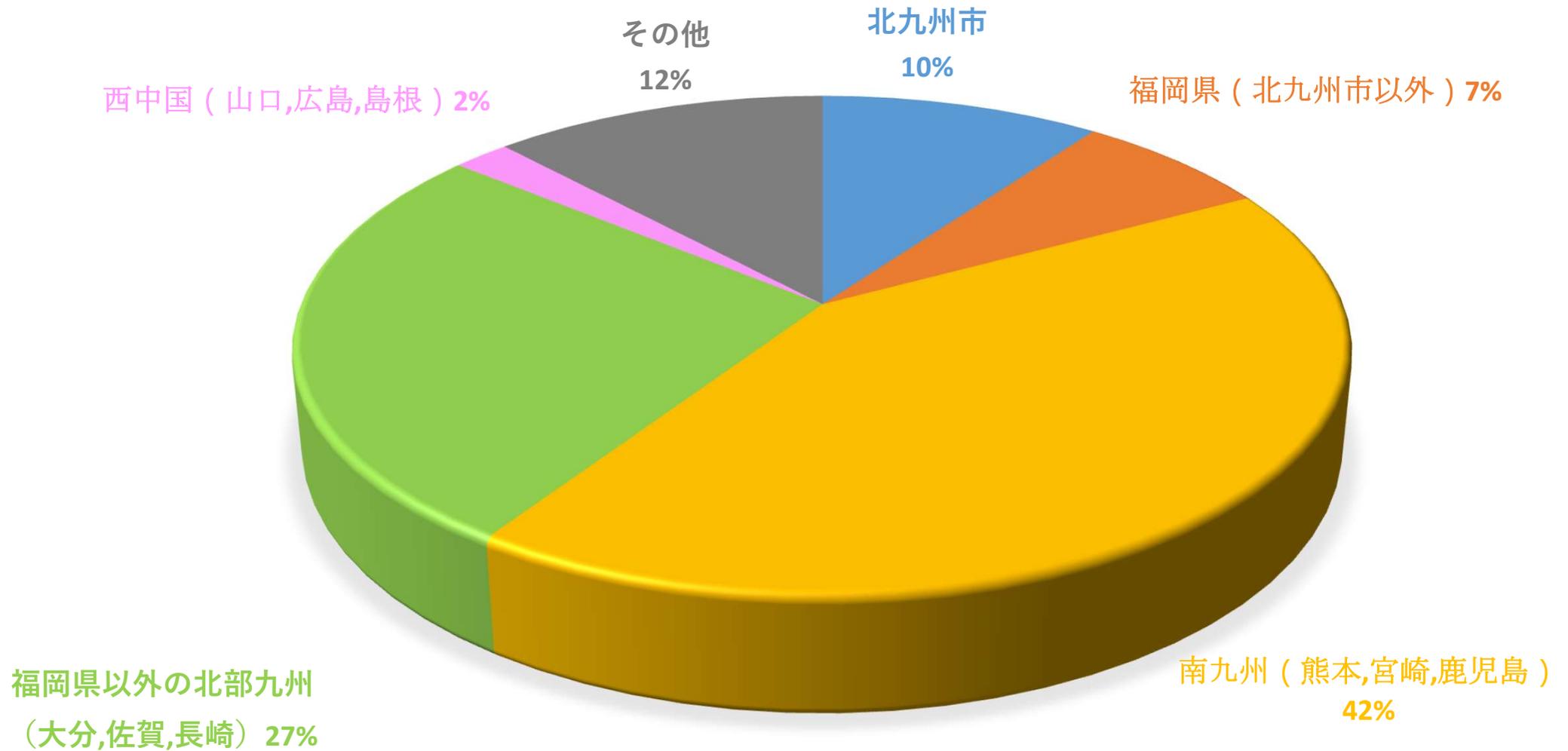
■ 化学製品

■ 生鮮貨物(果物・野菜・鮮魚)



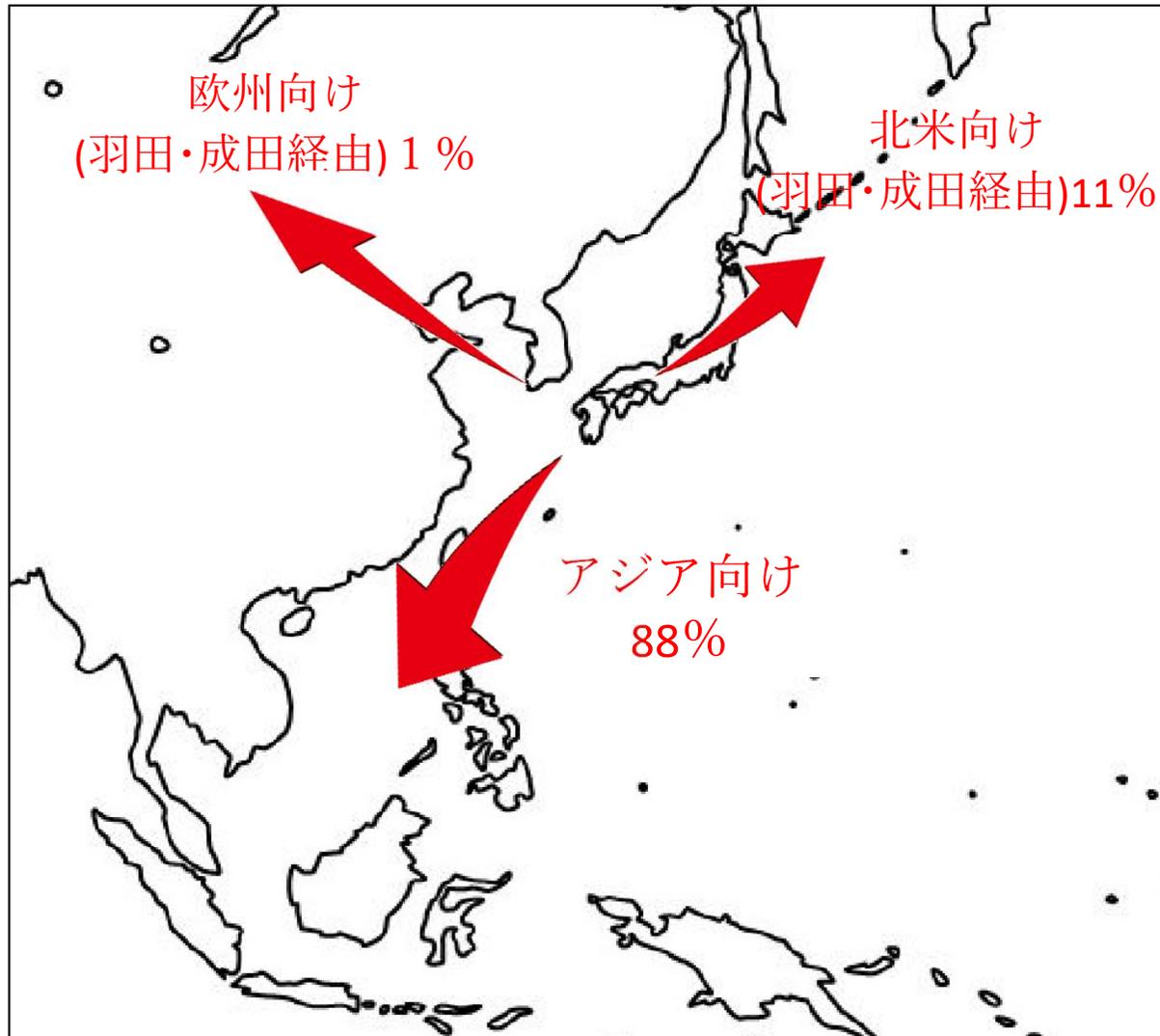
貨物専用機の特性を活かした  
“特殊サイズ・温度管理/スピード/  
鮮度が要求される貨物”  
を集貨

## I-1 (2) 北九州空港を利用する荷主企業の立地(参考値)



※一定期間、北九州空港利用国際貨物量について市が独自調査した参考値(重量ベース)

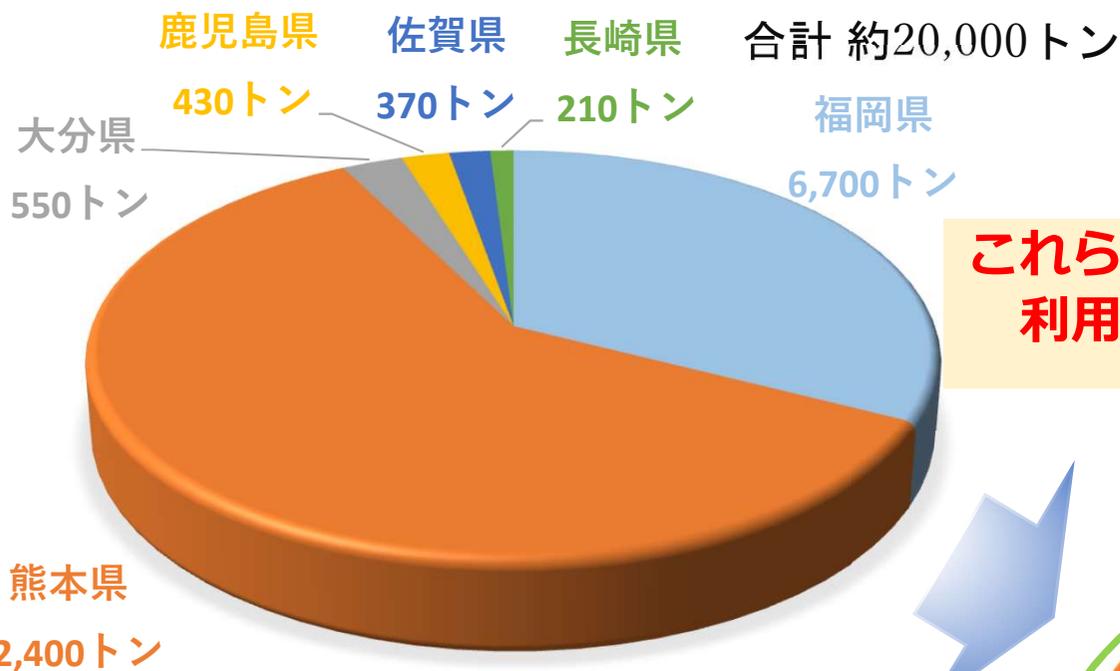
## I-1 (3) 北九州空港における国際貨物の方面別割合



- ・ 旅客便の貨物スペースを利用した羽田空港・成田空港からの貨物輸出
- ・ ANA Cargoによる沖縄那覇空港からアジア4都市(上海、香港、バンコク、シンガポール)への貨物の輸出

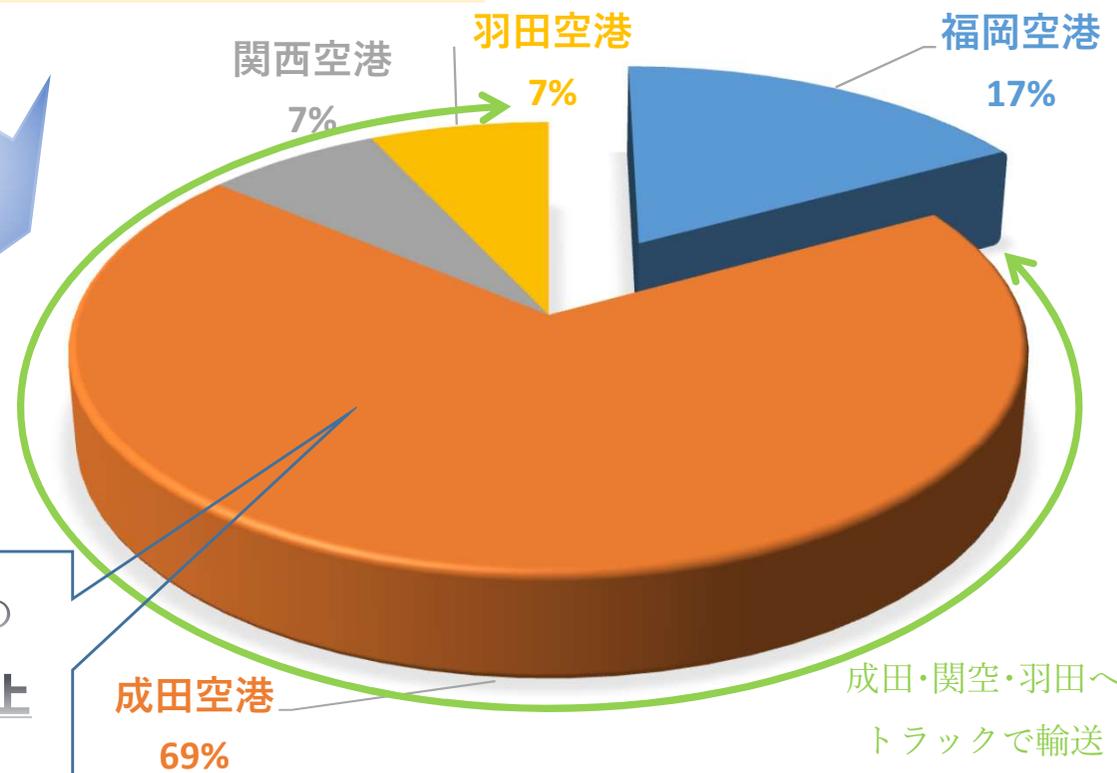
※一定期間、北九州空港利用国際貨物量について市が独自調査した参考値(重量ベース)

## I-2 九州各県発の国際航空貨物量【欧州・北米向け】



※北九州空港における羽田空港経由の欧州・北米向けの貨物は含まない

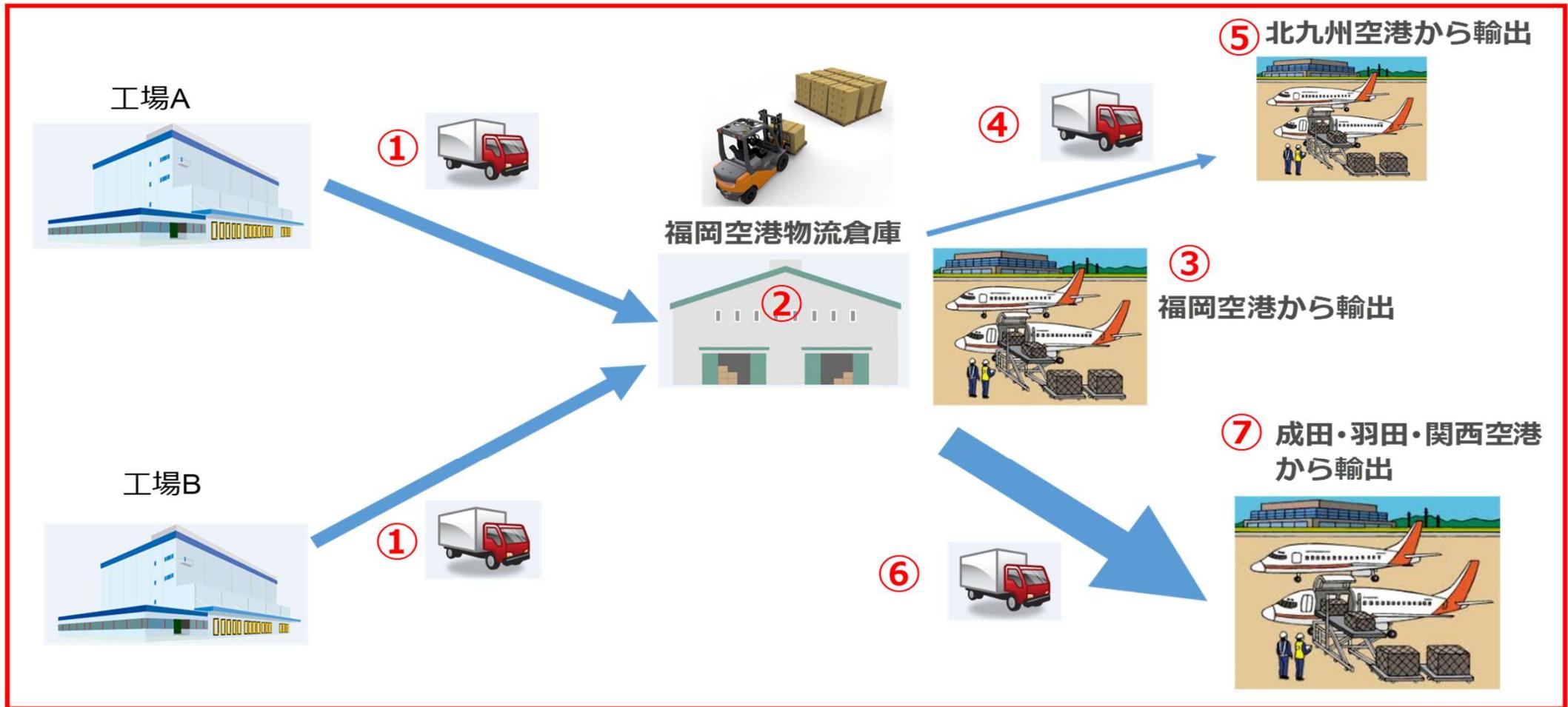
出典：平成30年度国土交通省国際航空貨物動態調査より推計



九州発の航空貨物の  
**約8割(17,000トン)以上**  
が九州以外へ流失

出典：平成30年度国土交通省国際航空貨物動態調査より推計

## I-3 (1) 市内製造業A社の物流の流れ



① 県内各工場から福岡空港近郊の倉庫にトラック輸送

② 利用する空港別に貨物を仕分け・通関作業

③ 福岡空港から輸出

④ 北九州空港発輸出貨物をトラック輸送

⑤ 北九州空港から輸出

⑥ 成田・羽田・関西空港発輸出貨物をトラック輸送

⑦ 成田・羽田・関西空港から輸出

## I-3 (2) 市内製造業A社が利用している空港

	福岡空港	北九州空港	成田・羽田・ 関西空港
中国 (経由便含む)	大	少	—
東南アジア (経由便含む)	大	少	—
北米	—	—	大
欧州	—	—	大

通関体制の構築

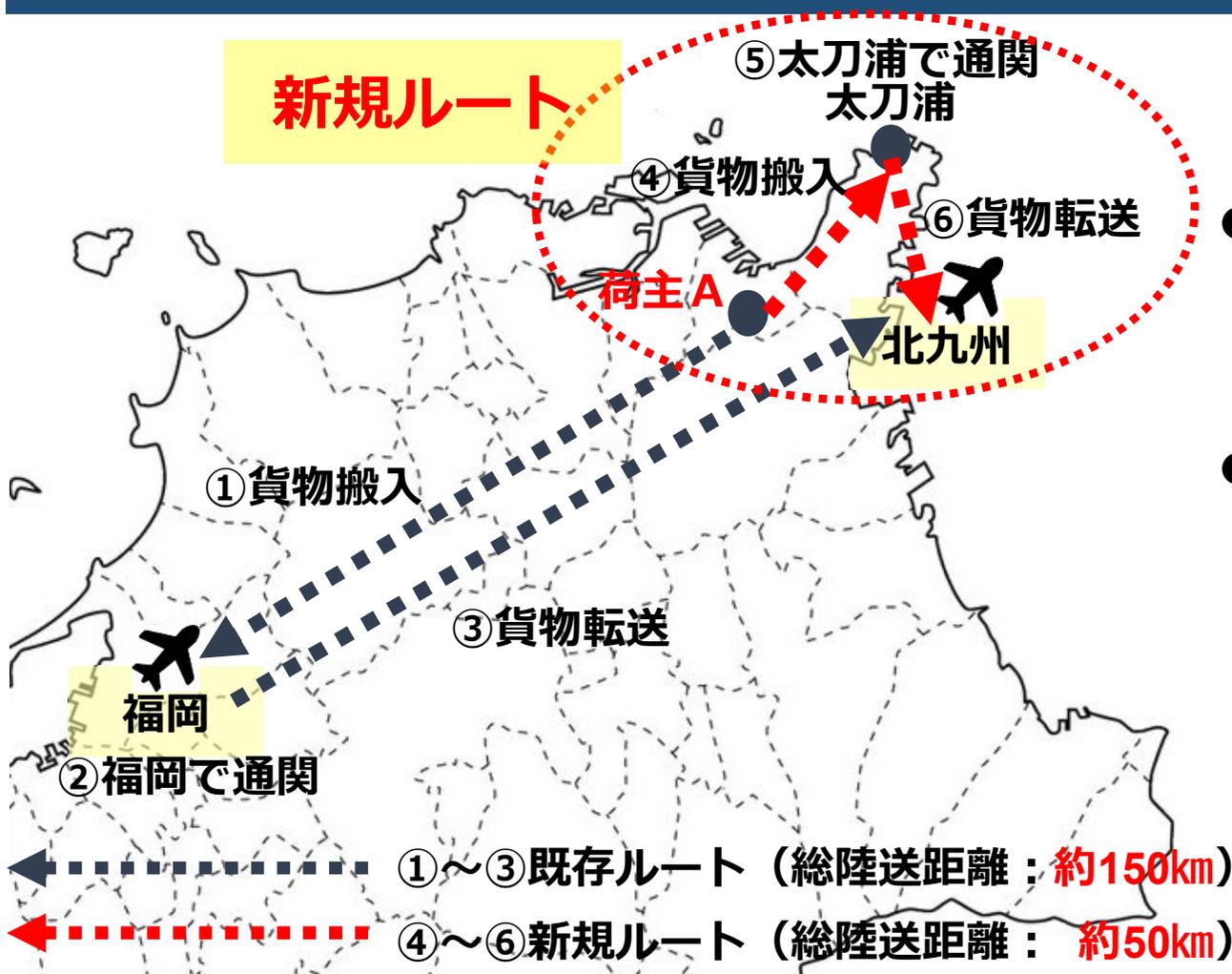
3,000m級滑走路の実現

## 【参考】物流事業者の拠点集積 通関体制等構築に向けた取組み

課題：空港(周辺)に物流事業者が進出しておらず、福岡空港に貨物を搬入・通関し、北九州に転送する”ロス”が発生⇒ この状況に対し…

太刀浦国際上屋に貨物を直接搬入することで、北九州市内での通関を実現

### 新規ルート



### 新規ルートのメリット

- 物流コストの削減
  - ① 総陸送距離短縮による トラック代の削減 (CO2削減も実現)
- リードタイム短縮
  - ① 福岡空港を経由する必要がないため、リードタイムが短縮
  - ② ANA Cargoの場合、夜間フライトのため、貨物の荷受時間に余裕が発生

## I-4 北九州都市圏域企業が、 北九州空港を利用する場合のメリット

物流の効率化	所要時間	● 空港までの輸送時間の削減(例.成田までトラックで2.5日)
	輸送費用(陸送)	● トラック費用の削減(陸送距離の短縮化)
やさしい物流 環境・人に	環境への配慮	● CO2排出量の削減(陸送距離の短縮化)
	人手不足への配慮	● 最寄りの北九州空港の活用によりトラックドライバー不足に対応可能
	貨物への配慮	● 陸送中貨物へのダメージ発生の軽減(陸送距離の短縮化)

※物流面でのBCP確保

他空港で災害等が発生した際に北九州空港の利用が可能になる。

## I-5 更なる国際貨物の取込みのための主な課題

北九州都市圏域企業の貨物はもとより、成田空港・関西空港・羽田空港に流出している九州島内の国際貨物を北九州空港で取り扱うためには、

- 欧米直行便を可能にする3,000m滑走路の実現
- 通関体制の構築
- 航空貨物ネットワーク網の充実など

## II-1 北九州空港将来ビジョンにおける貨物拠点化の取組み

### STEP 1

#### ポテンシャルの発揮

東九州自動車道沿線地域等、新たに  
後背圏となり得る地域を含め、地域  
の需要を支える空港となる。

### STEP 2

#### 北部九州の物流拠点

施設の拡充や通関体制の整備等、  
空港機能の強化により、北部九州  
の物流拠点空港を目指す。

### STEP 3

#### 九州・西中国の物流拠点

東九州・九州・中国自動車道3方向の  
結節点の物流拠点化を推進し、九州・  
西中国までを含む広域的な物流拠点  
空港を目指す。



#### 戦略① 貨物を増やす

新たな需要を掘り起こす(東九州自動車道沿線からの集貨など)

#### 戦略② 多様な国内外ネットワークを構築する

旅客便・貨物専用便を強化する

#### 戦略③ 空港機能を強化する

物流事業者の利便性を向上する(物流事業者の誘致、通関体制の拡充)

施設・機能を拡充する(貨物上屋の拡充、**欧米直行便に必要な滑走路3,000mなど**)

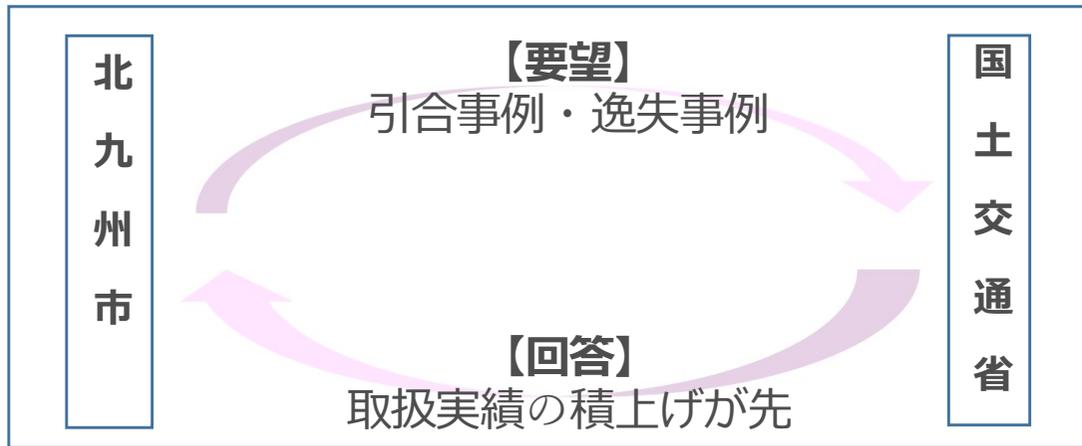
#### 戦略④ 物流拠点化を推進する

物流関連施設の立地を促進する

### 貨物拠点化の実現

## II-2 滑走路延伸に向けた本市の取組み状況

### 【これまでの要望】



### 【最近の動き】

航空会社による  
期待・要望の声

+

他空港被災による  
振替輸送の受入

#### (事業者の声)

九州・西中国の事業者にとって、  
現在利用している関西国際空港や  
中部国際空港と比較して、輸送距離  
が短縮することにより、

- ・貨物の損傷リスクが低下する。
- ・経費節減になる。

#### 【対策①】

##### 500m延伸による効果算出

- ◆北九州空港の輸出入貨物で生じる効果
- ◆北九州空港が大型貨物機の駐機目的とされることで生じる効果

#### 【対策②】

##### 具体的な荷動き・確からしさの説明

- ◆大型・長尺・重量物の荷動き案件の確度
- ◆九州潜在の輸出入貨物の荷主・貨物の具体例  
(地元企業の利用状況等も含む)
- ◆新規需要の取込み

#### 【対策③】

##### 航空会社・事業者の声の整理

- ◆航空会社、事業者による要望書

信憑性の補強  
—  
効果の確からしさ

【課題】 要望の精度・説得力の向上

官民連携した国への要望活動

## Ⅱ-3 北九州空港における大型貨物チャーター便の機会逸失

- ・10年間で逸失合計 23件
- ・貨物種別 [大型貨物11件、長尺貨物4件、精密機器2件、その他3件、不明3件]
- ・逸失理由別 [滑走路長不足22件(うちシーアンドエア13件)、貨物スペース不足1件]

年度 (逸失回数)	貨物種類	発着地	逸失理由 (※) はシーアンドエア輸送案件
H21 (1回)	大型貨物	九州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
H22 (2回)	その他	不明	滑走路長の制約から他空港利用となった。
	不明	不明	滑走路長の制約から他空港利用となった。
H24 (2回)	長尺貨物	九州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
	長尺貨物	九州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
H25 (2回)	精密機器	欧州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
	不明	九州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
H26 (1回)	その他	欧州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
H27 (1回)	大型貨物	不明	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
H28 (5回)	不明	欧州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
	大型貨物	欧州	滑走路長の制約から他空港利用となった。
	大型貨物	アジア	滑走路長の制約から他空港利用となった。
	長尺貨物	欧州	滑走路長の制約から他空港利用となった。
	大型貨物	中東	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)

年度 (逸失回数)	貨物種類	発着地	逸失理由 (※) はシーアンドエア輸送案件
H29 (5回)	長尺貨物	九州	滑走路長の制約から他空港利用となった。
	大型貨物	欧州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
	大型貨物	不明	滑走路長の制約から他空港利用となった。
	大型貨物	九州	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
	大型貨物	不明	滑走路長の制約から他空港利用となった。
H30 (4回)	大型貨物	中東	滑走路長の制約から他空港利用となった。
	その他	欧州	貨物スペースの制約から、 大型貨物機が2機同時駐機できなかった。
	大型貨物	米国	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)
	精密機器	中東	滑走路長の制約から他空港利用となった。(※)

上記案件は、実際に問い合わせがあったものであり、国が発行する航空誌による確認の際に滑走路長の制約で、

**最初から選択肢に入らない案件が多数あると考えられ、これらの需要は潜在化している。**