

北九州港セミナー in 東京

Kitakyushu
Action!

動かせ、未来。北九州市

「北九州の港と空港の現在、 そして未来へ」

令和6年10月24日
北九州市港湾空港局長
佐溝 圭太郎



本日本話すること

- 物流のすべてをこのまちで。
- 北九州の港と空港の現在
- 北九州の港と空港の未来

物流のすべてをこのまちで。

「陸・海・空」物流のすべてをこのまちで。

4



▶ 門司(太刀浦)コンテナターミナル【西日本随一のCT】

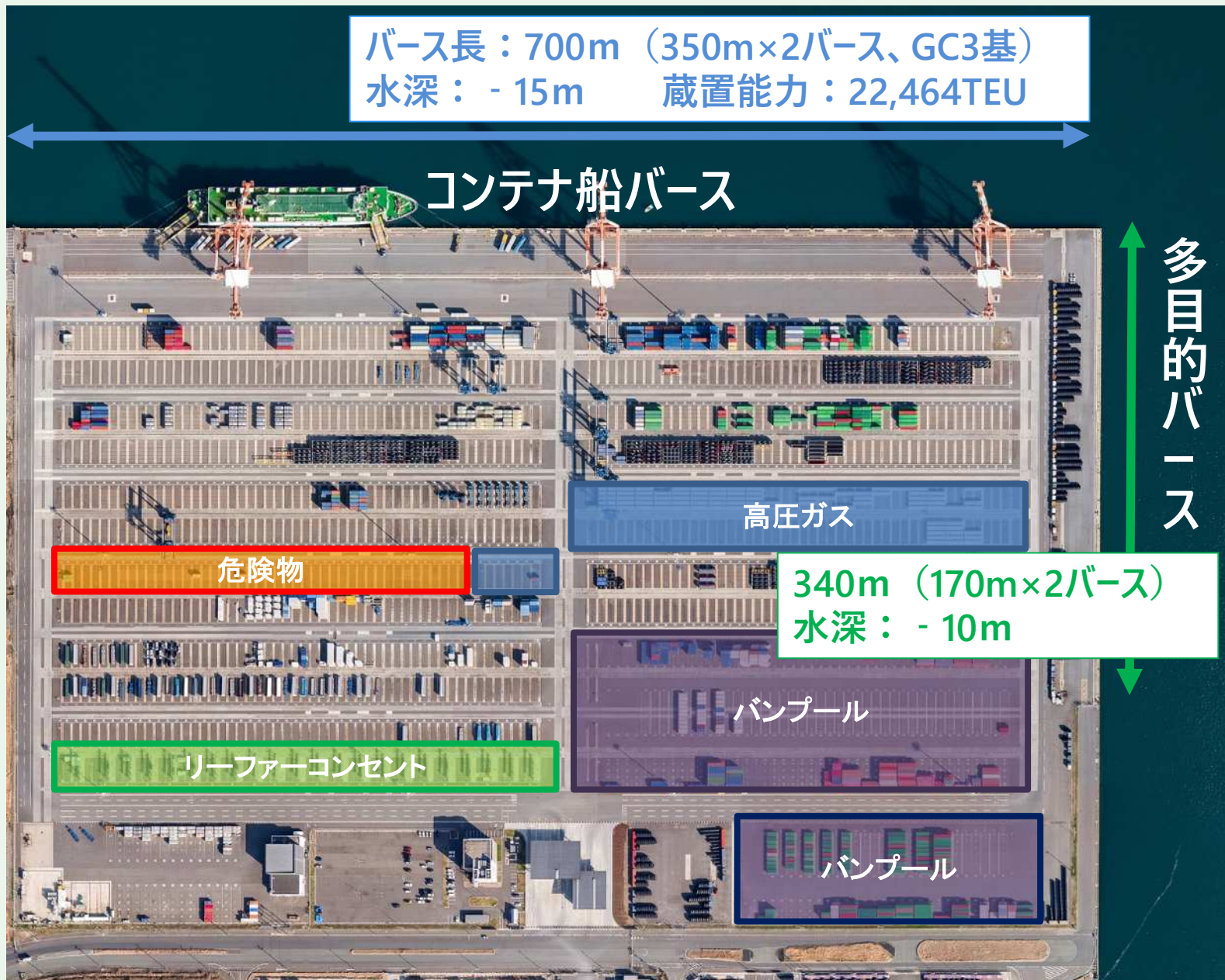


第2コンテナターミナル
・岸壁延長555m(GC3基)
・水深-10m
・蔵置能力5,239TEU

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【-15mの大水深港湾】

6



▶北九州空港【九州・中四国で唯一の24時間空港】

7

九州道・東九州道・中国道の結節点

最寄りICまで10分で充実した高速道路網へ接続

物流拠点空港に向けた機能強化

貨物用エプロン・貨物上屋の整備や滑走路延長で物流拠点としての利便性が向上

九州・中四国で唯一の貨物定期便が就航

国際・国内の航空貨物ネットワークが拡大



空と海のシームレスな輸送

海上輸送と組み合わせたシー & エア輸送

広大な将来拡張用地

70haの拡張用地を活用した次世代への展開

九州・中四国で唯一の24時間空港

深夜早朝便など柔軟な運航計画が可能

北九州の港と空港の現在

▶北九州港の物流動向【海上出入貨物】

令和5年は9,857万トン 全国第5位の取扱実績

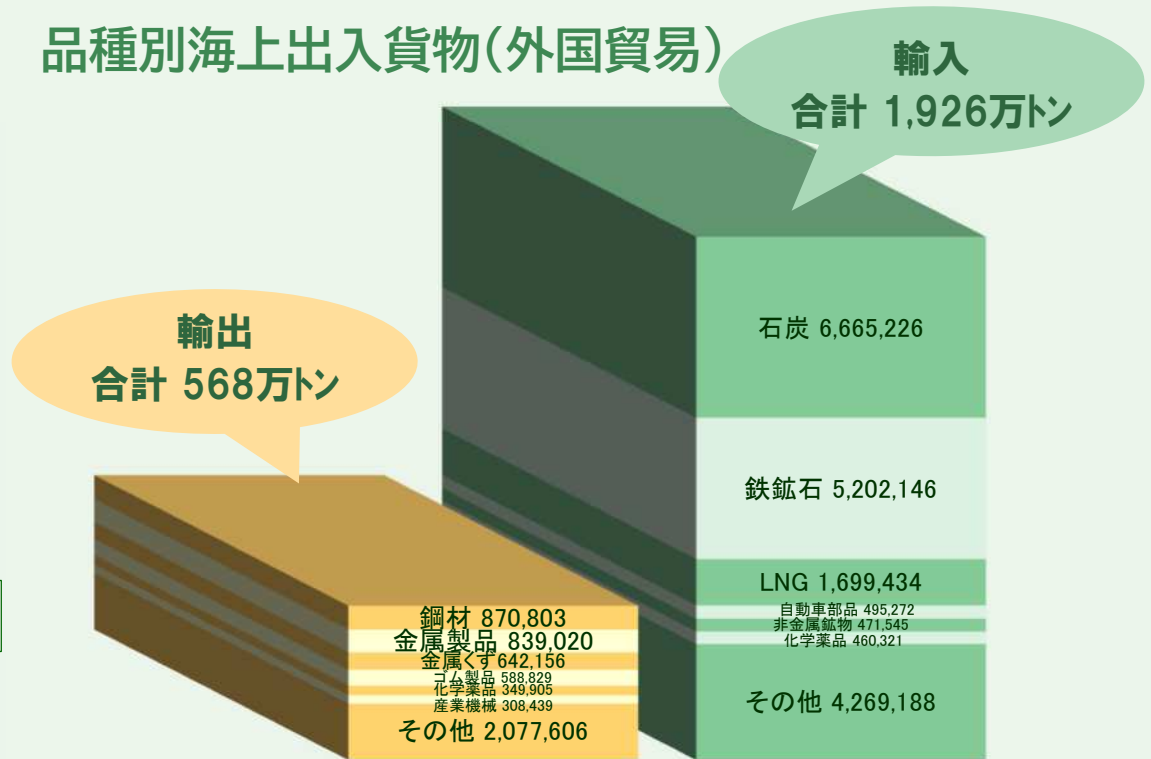
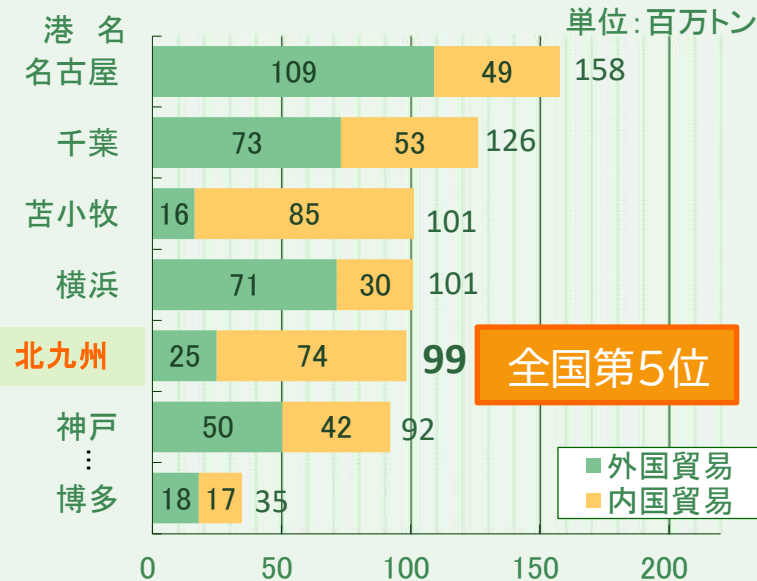
輸送手段別貨物量の割合

令和6年上半期(速報値)は前年比4%増で推移



日本の主要港の貨物量

品種別海上出入貨物(外国貿易)



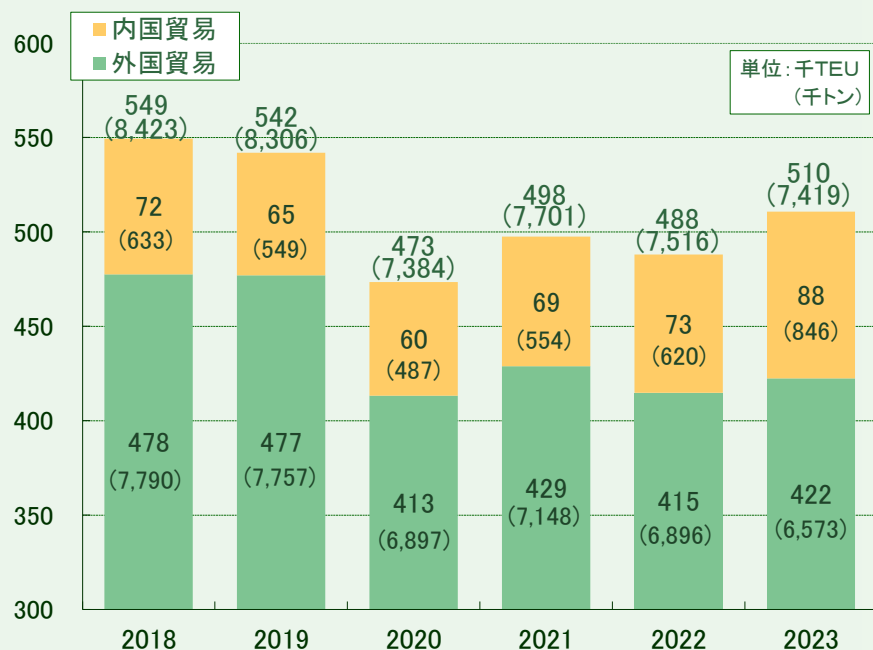
▶北九州港の物流動向 【コンテナ貨物】

令和5年は**51万TEU** **全国第9位**の取扱実績
(うち外貿コンテナ42万TEUは全国第7位)

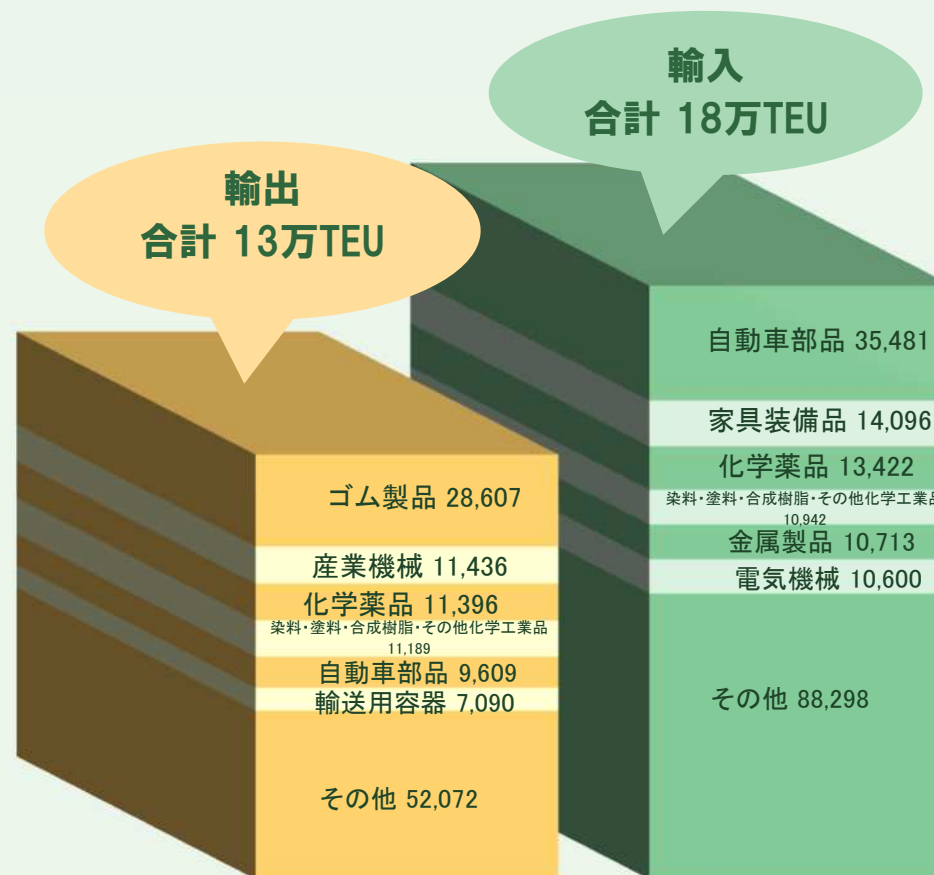
令和6年上半期(速報値)は前年比4%増で推移

コンテナ貨物量の推移

〔太刀浦CT：44万TEU〕
〔ひびきCT：6.7万TEU〕



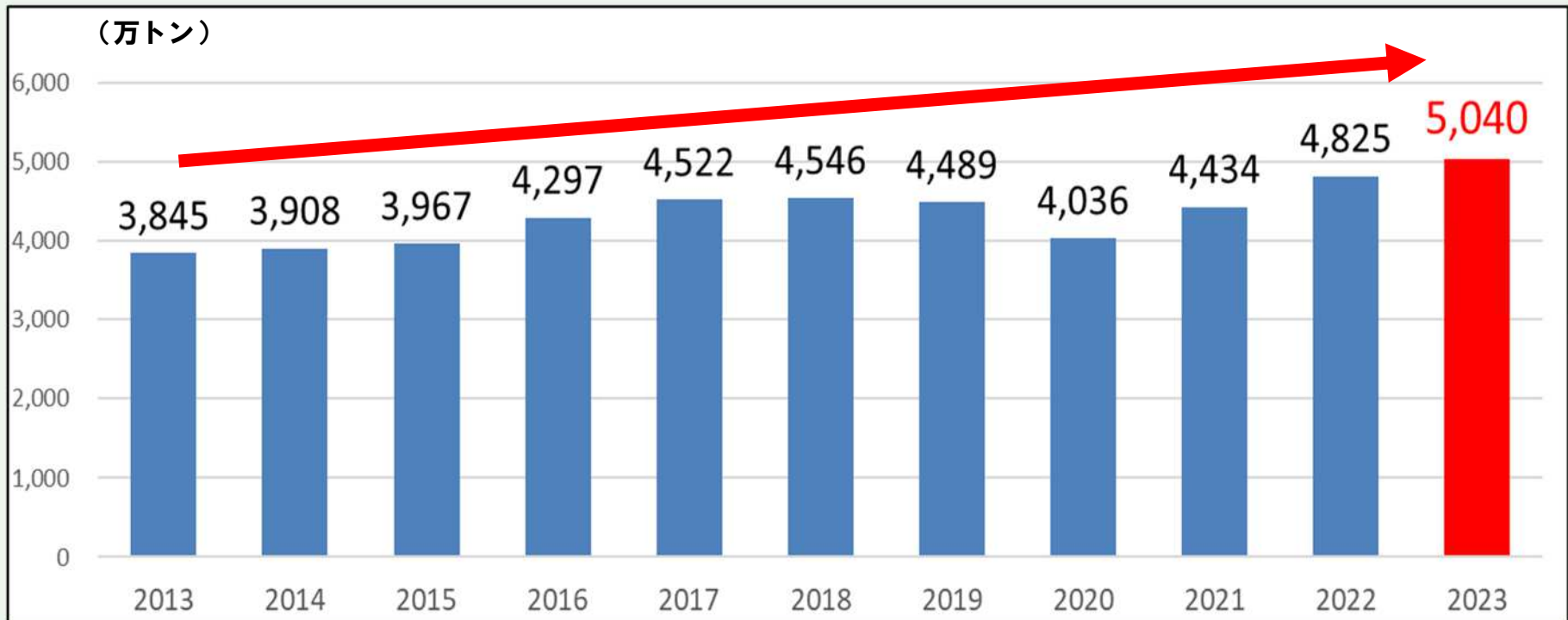
品種別外貿コンテナ貨物(実入りのみ)



▶北九州港の物流動向【フェリー貨物】

令和5年は **過去最高の 5,040万トン** 全国第2位

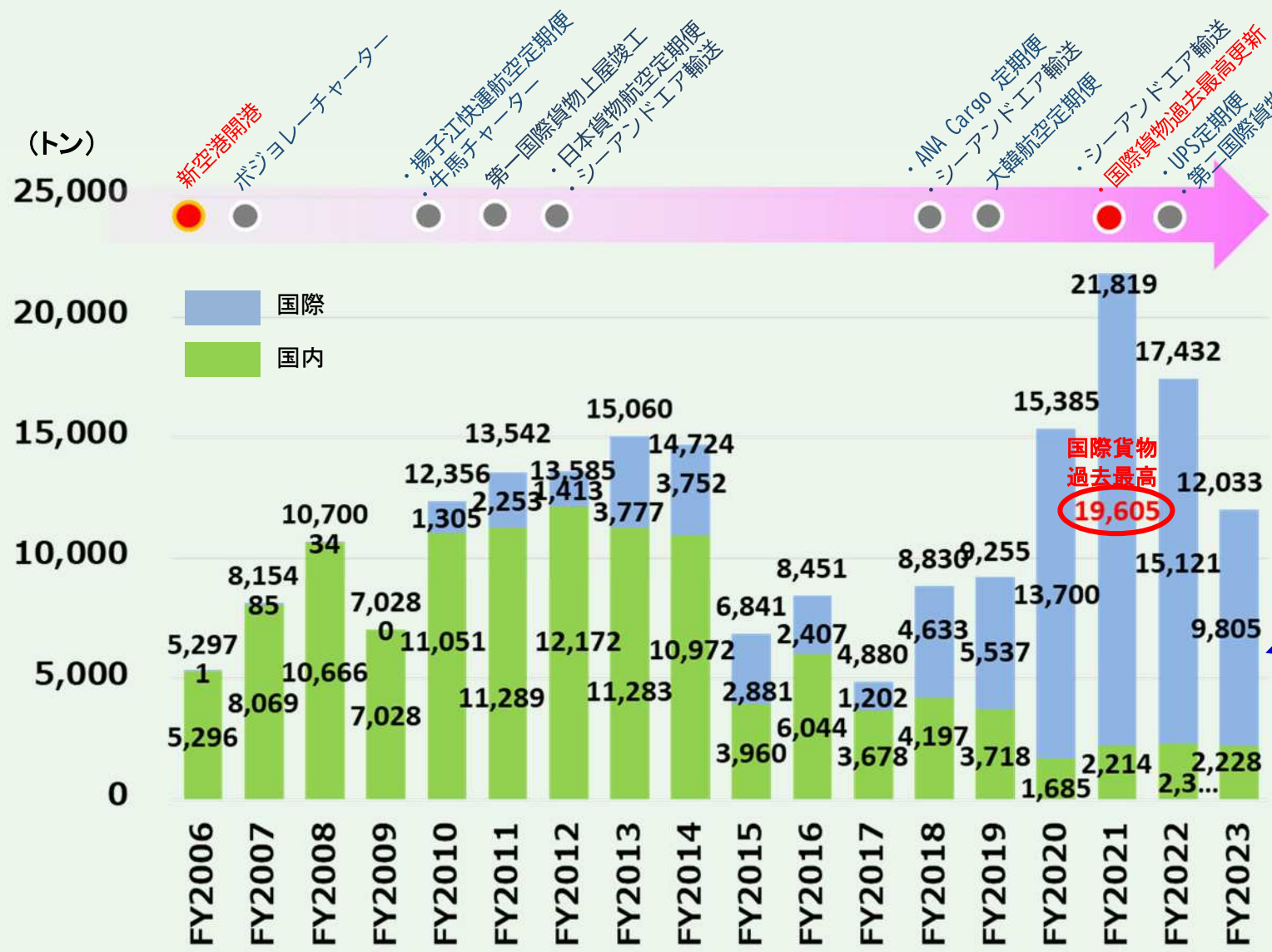
令和6年上半期(速報値)は前年比8%増で推移



船舶大型化 ⇒ 輸送力25%UP



▶北九州空港の物流動向



◆国際航空貨物取扱量順位(速報値)

順位	空港名	取扱量
1位	成田	1,846.3千トン
2位	関西	656.4千トン
3位	羽田	623.7千トン
4位	中部	119.3千トン
5位	福岡	29.6千トン
6位	北九州	9.8千トン
7位	新千歳	6.9千トン
8位	小松	4.6千トン
9位	那覇	2.1千トン
10位	鹿児島	0.2千トン

▶ アジアをシームレスに結ぶ航路網

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



▶ 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

国際フィーダー

【日本海航路】

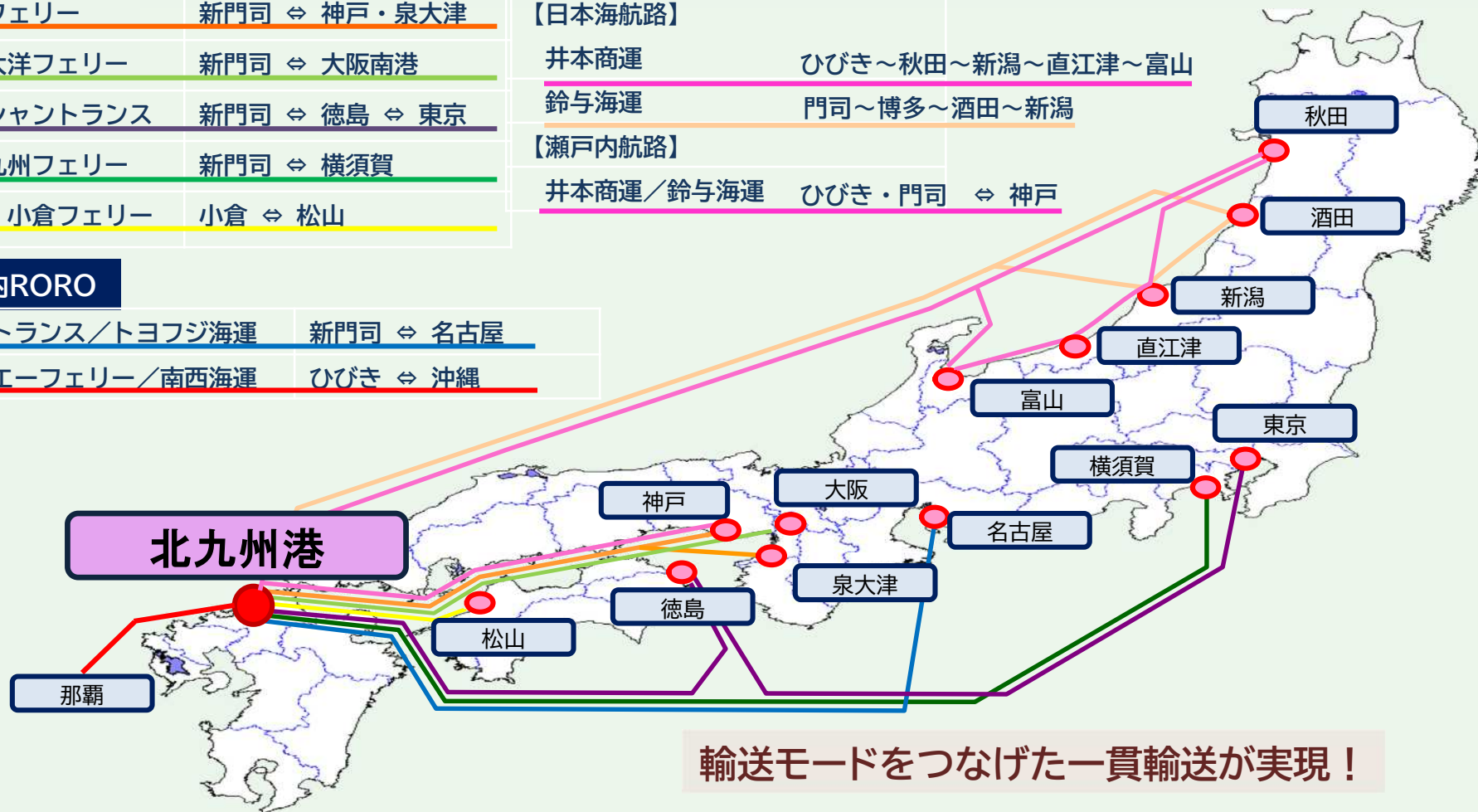
井本商運	ひびき～秋田～新潟～直江津～富山
鈴与海運	門司～博多～酒田～新潟

【瀬戸内航路】

井本商運／鈴与海運	ひびき・門司 ⇄ 神戸
-----------	-------------

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



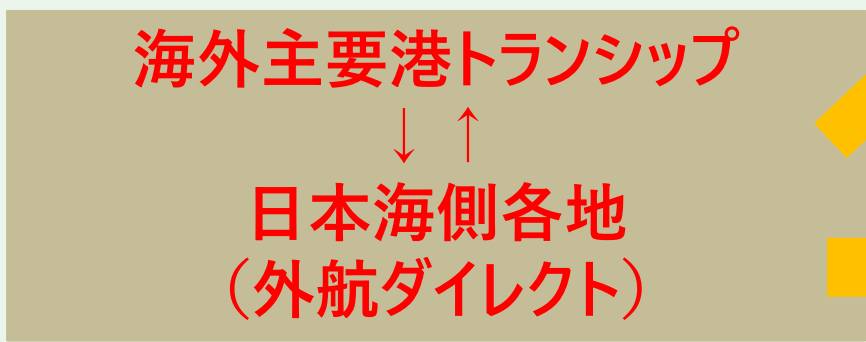
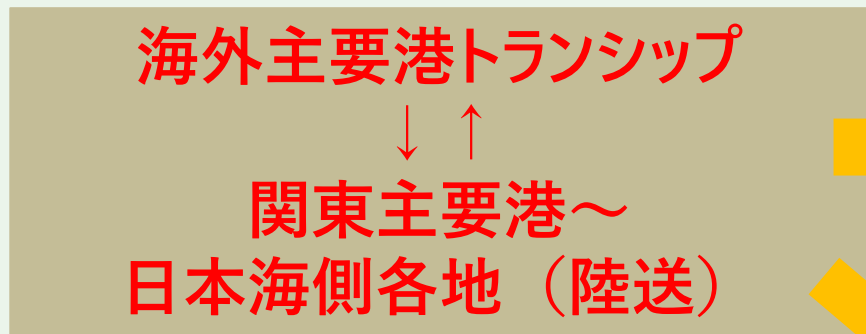
物流2024年問題対策

輸送の低炭素化

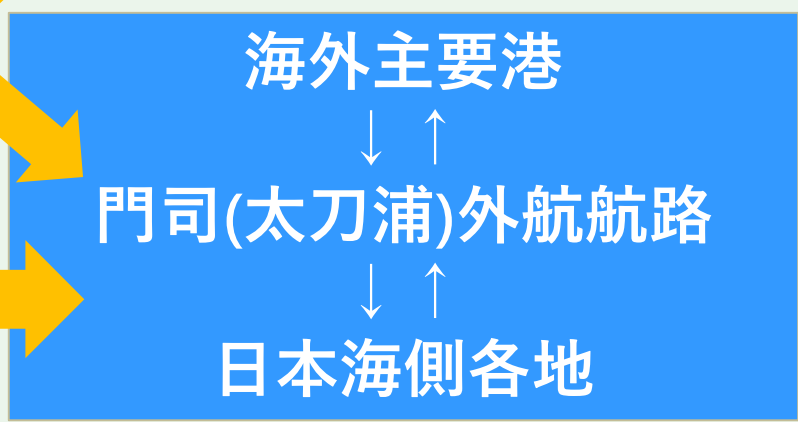
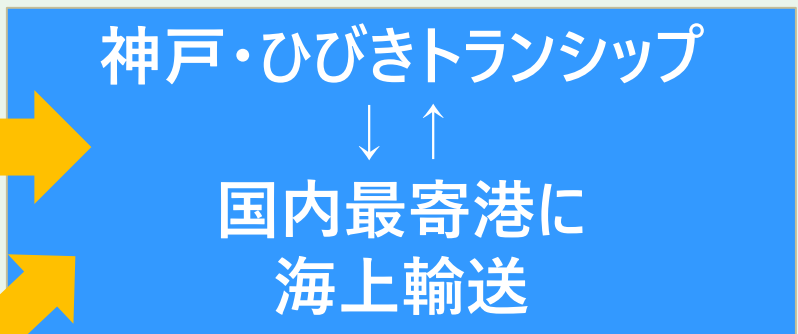
BCP対策 (雪・大雨等)

▶ 日本海航路でシームレスに、安全に。

(従 来)



輸送ルート見直し後



【問題】日程の大幅遅延
【問題】積雪、大雨で陸路寸断

✓ 国内TSで迅速に接続
✓ 内航船で最寄港揚げ

輸送ルートの国内回帰で、課題解決・輸送安定化！

▶ 補助制度の拡充【コンテナ・モーダルシフト】

【拡充】① コンテナ貨物補助・・・一部の国内貨物に対象拡大

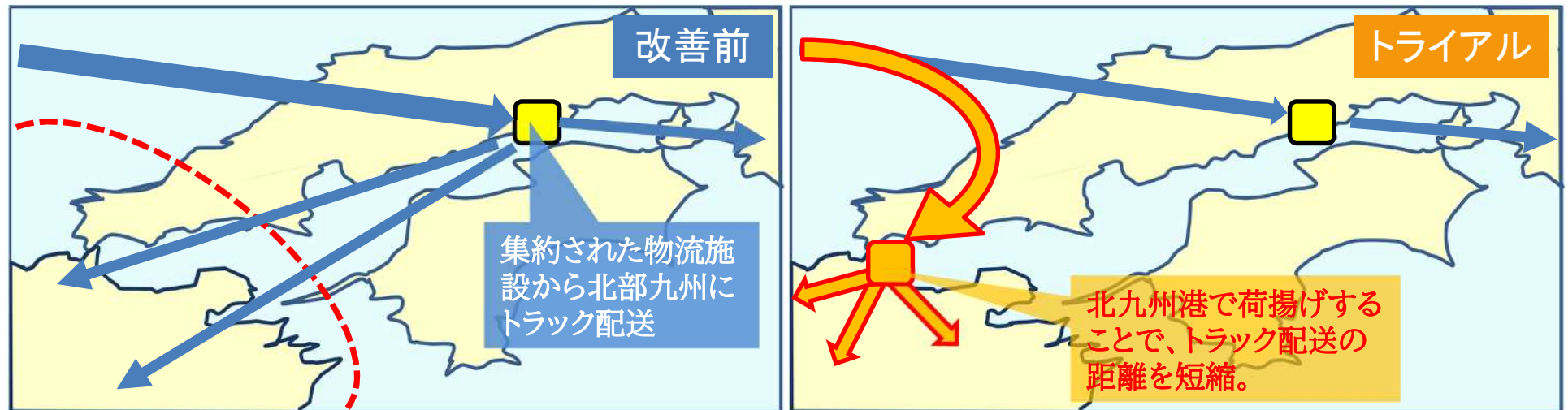
	(1)新規貨物	(2)転換貨物	(3)トライアル貨物
補助対象貨物	工場新規立地や増設等により新たに発生したコンテナ貨物	他港を発着地として輸出入を行っていた貨物を、北九州港利用に転換	新たに北九州港を利用したトライアル輸送を行う貨物
補助対象者	荷主・フォワーダー等		荷主・フォワーダー等
対象ターミナル	ひびきCT	太刀浦CT・ひびきCT	太刀浦CT・ひびきCT
補助額	20 Feetコンテナ：2, 500円/本 40 Feetコンテナ：5, 000円/本 ※ひびきCTの輸入コンテナは単価設定を2倍！		20FT：13,000円/本 40FT：21,000円/本 ※上限50万円

【新規】② モーダルシフト補助・・・フェリー・RORO貨物への補助

補助対象貨物	北九州港の定期国内フェリー・RORO航路を利用した新たなモーダルシフト貨物
補助対象者	荷主、貨物運送事業者
補助額	20FT以下のコンテナ、又は8m未満のトラック・トレーラー：7, 000円/台 20FT超のコンテナ、又は8m以上のトラック・トレーラー：10, 000円/台 ※金・土・日発便利用は補助単価に2千円上乘せ ※上限20万円

▶北九州港の補助制度活用例【トライアル貨物】¹⁷

既存の物流よりも有効な物流改善策はないだろうか？
⇒北九州港を利用してみる(トライアル)



荷主・フォワダーがもつ不安

- ・輸送費用が高くなる？
- ・倉庫・配送車は確保できる？
- ・使い勝手は良い？ 等

北九州港を
試してみる

【効果の確認】

- ◎販路に近く、輸送費の圧縮ができた。
- ◎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、
検討しやすい。

▶ 多様なニーズに応える危険物倉庫群

- 半導体・自動車産業における**危険物倉庫需要の高まり**

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

北九州港の活用

- 市内に多数の民間危険物倉庫群
- **ひびきコンテナターミナルの活用**（ヤード内蔵置）

まずは相談

▶ 航空輸送ネットワーク

19

1 物流ネットワークの構築

■国際貨物定期便（九州・中四国で唯一）

○大韓航空（令和元年11月就航）

- ・仁川－北九州
- ・仁川ハブを經由した世界各都市への輸送ネットワークの構築

○UPS（令和5年2月就航）

- ・深圳－関空－北九州
- ・深圳を經由し最短1～3日で世界各地へスピード輸送の実現

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た船舶と航空による複合輸送
(例) 令和3年11月：人工衛星の輸入【ルート】

フランス（航空）⇒北九州空港（船舶）⇒種子島



大韓航空



UPS



3 新たな物流ネットワークの構築

■国内貨物定期便の就航（令和6年4月）

○ヤマトグループとJALグループ

【運航路線】

- ・東京(羽田・成田)⇔北九州 3往復 6便/日（※10月27日 成田増便）
- ・沖縄(那覇)→北九州 0.5往復 1便/日
- ・北九州→新千歳 0.5往復 1便/日（※10月27日運航開始）
- ・ヤマトホールディングス株式会社が持続的な物流ネットワークの構築に向けて貨物専用機を導入、日本航空株式会社と共同で九州の航空輸送の拠点として、北九州空港へ就航（最終的に10便/日）



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。

北九州の港と空港の未来

社会経済情勢の変化への対応

- ・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 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（目標年次：2030年代後半） 令和5年12月

港湾の開発、利用及び保全に関するマスタープラン

取扱貨物量 12,080 万 t 目標（9,857 万 t【令和5年確定値】）

<主な計画内容>

- モーダルシフトの進展に対応した新規RORO岸壁
- 既存岸壁の混雑解消等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のための新規岸壁

▶北九州港の港湾計画改訂

太刀浦地区

太刀浦CT第1ターミナルと第2ターミナル間の泊地の埋立を港湾計画に位置付け



新門司地区

新規RORO航路に対応する岸壁等を港湾計画に位置付け



▶カーボンニュートラルポートの取組み

北九州港における脱炭素化の取組概要

【工場・発電所等の脱炭素化】



- 工場設備への低・脱炭素設備の導入
- 石炭・バイオマス混焼発電所のバイオマス専焼発電所への転換

【次世代燃料の利用による船舶の脱炭素化】



- 水素・バイオ燃料船の運航
- LNGバンカリング拠点の形成
- 水素の生成及び水素混焼エンジンへの水素の供給
- 合成メタンの生成及びLNG燃料船での利用

【公共上屋・旅客施設等の脱炭素化】



- 再エネ100%電力化

【港湾荷役機械等の脱炭素化】



- 水素アシスト技術の導入
- 再エネ100%電力化
- FC化(燃料電池)

【温室効果ガス吸収源対策】



出典：ジャパンプルーエコノミー技術研究会 資料
・ブルーインフラの整備

【脱炭素化の促進に資する将来の構想】

- 水素・アンモニア等のサプライチェーン構築（水素等リキッドバルク拠点の形成）
- 脱炭素電力供給源の確保（再生可能エネルギー・次世代エネルギー発電の整備促進）
- 陸上輸送の脱炭素化（EV・FC車両の導入促進）
- 民間企業等による脱炭素化に資する取組の促進（水素等の次世代エネルギーの利活用）等

■風車機種

(V174-9.6 MW)



同型モデルの写真

提供：Vestas Wind Systems A/S

R6.5 ジャケット基礎の据付



響灘洋上風力発電公募対象水域
(風車配置予定エリア)



※洋上風車設置位置(●)はイメージ

■9.6MW風車 25基
■最大22万 kW

基地港湾
R6.10.1
利用開始

製造産業拠点

O & M拠点

物流拠点

積出・建設拠点

▶総合拠点のイメージ図

▶北九州空港【滑走路延長】

○滑走路3,000m化へ

【滑走路延長の事業化決定：令和5年3月末】

- ・総事業費：約130億円
- ・事業期間：令和5年度～9年度
令和9年8月末供用開始予定
- ・事業効果：3,000m化により、
大型航空機の北米・欧州長距離運航が可能
→企業の競争力や地域の立地環境が向上

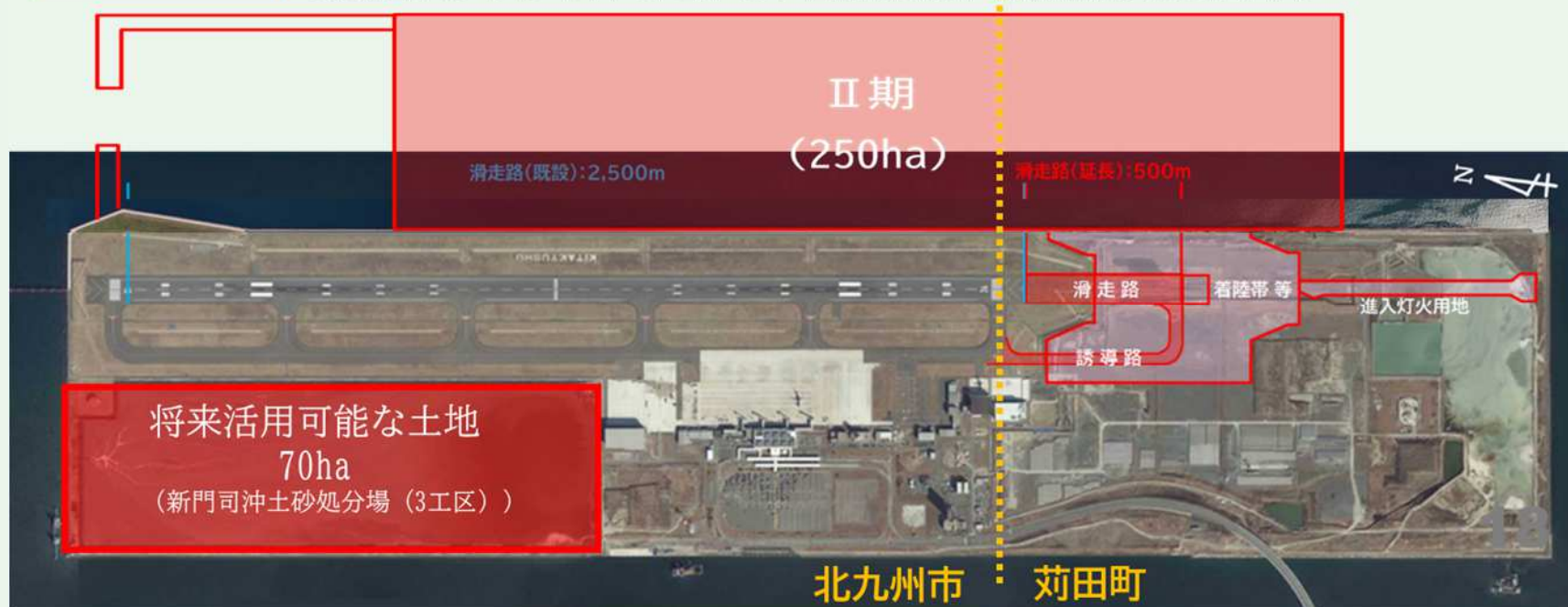
空 港	滑走路延長	航続距離圏内の地域
北九州空港	2,500m	東アジア、東南アジア、中国東部、ロシア東部
福岡空港	2,800m	欧州、オーストラリア、北米西海岸
	3,000m	アフリカ、北米全域



▶北九州空港【拡張性】

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

ご清聴、ありがとうございました