

II. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

2-3. 北九州空港 ～北九州空港将来ビジョン（2014策定）～



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。

- 強み① 東九州・九州・中国自動車道の結節点**
九州及び西中国まで含む広域的な集貨が可能
- 強み② アジアに近い立地**
アジアのハブ空港（仁川空港など）と接続による世界的ネットワークの構築
- 強み③ 海上空港**
空港島内の護岸を活かしたシーアンドエアによる特殊貨物輸送が可能
- 強み④ 空港機能の高い拡張性**
滑走路3,000m化による欧米直行便の就航・75haに及ぶ拡張用地を活用した物流集積が可能



物流拠点化の実現

仁川ハブとの接続で世界43か国120都市以上に就航
～仁川経由で世界につながるアジア最大規模の貨物ネットワークを提供～

- ・ 運航路線 : 仁川⇒北九州⇒仁川
- ・ 運航曜日 : 水曜・木曜・土曜の週3便
- ・ スケジュール : 北九州空港15:25着 北九州空港18:15発
- ・ 機材 : ボーイング747貨物機（※最大113トン積み）
※貨物定期便で運航される機材として世界最大級の大きさ

【週4便への増便が決定】

- ・ 2021年11月5日（金）より1便増便し、新たに金曜日の運航を開始
- ・ 水、木、金、土の連続運航が実現

仁川＝北九州間の飛行時間は約1時間
世界中のネットワークとつながる高速物流を実現

Ⅱ. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

2-4. 充実したフェリー航路

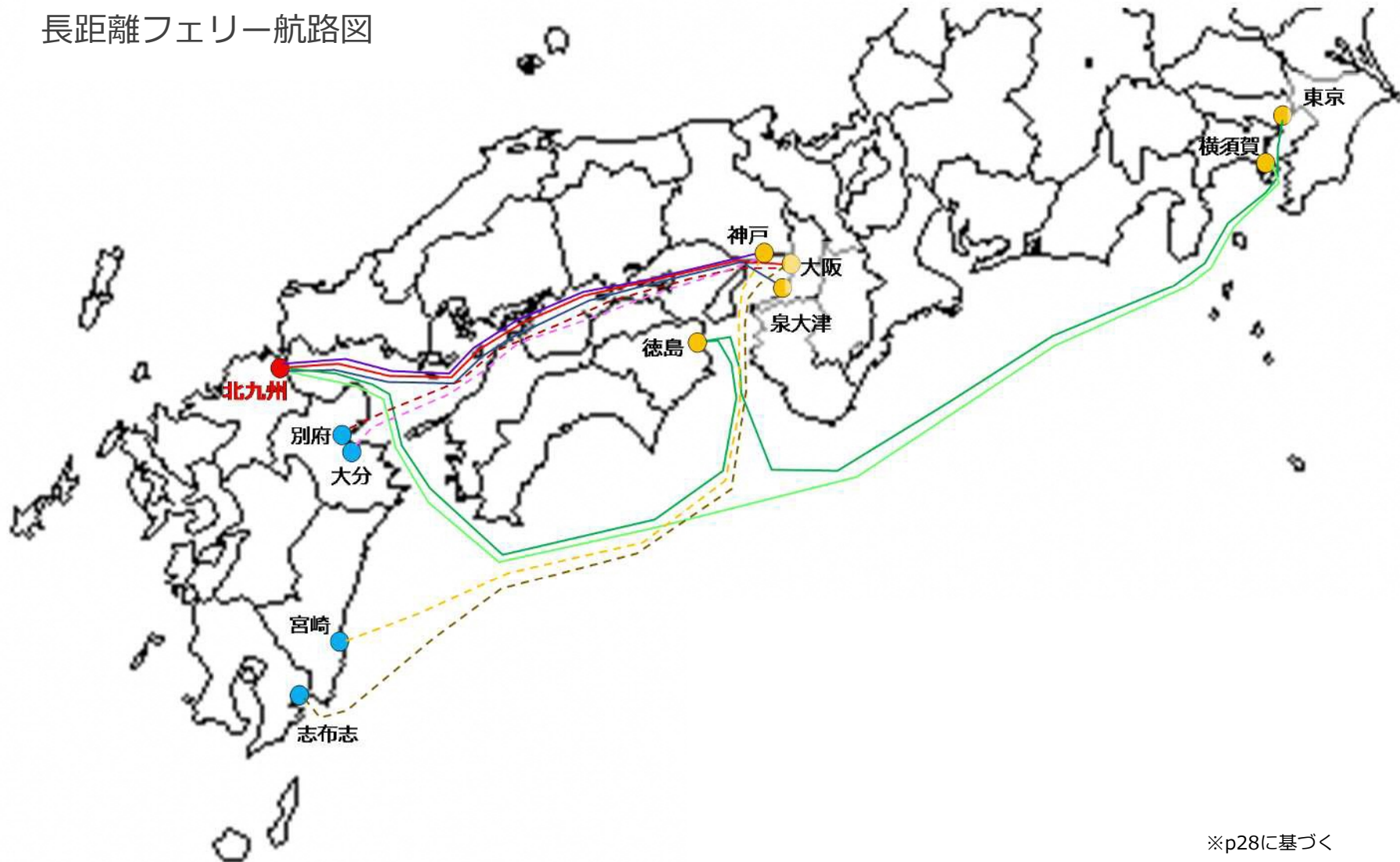
- 高速道路利用とともに、九州～本州間の長距離トラック輸送においてはフェリー利用も重要な手段となっている。
- 九州と本州側とを結ぶ中長距離フェリーをみると、関東直結の航路は北九州港のみである。
- 2021年7月には横須賀港への東京九州フェリーも新たに就航。
- 対関西の航路は志布志、宮崎、大分、別府の各港からも航路もあるが、**北九州港が便数や輸送能力とも九州最大**となっており、トラックのモーダルシフトの重要なルートとなっている。

| 事業者名 | 航路 | 便数/週 | 平均所要時間 | 船舶名 | 積載量 |
|---------------|---------------------------|------|--------|---------------|-------------------------------------|
| オーシャントランス(株) | 北九州(新門司) ～徳島小松島(徳島)～東京 | 7 | 34.3 | フェリーしまんと | トレーラー(13m)188台、乗用車80台 |
| | | | | フェリーどうご | トレーラー(13m)188台、乗用車80台 |
| | | | | フェリーりつりん | トレーラー(13m)188台、乗用車80台 |
| | | | | フェリーびざん | トレーラー(13m)188台、乗用車80台 |
| 東京九州フェリー(株) | 北九州(新門司)～横須賀 | 6 | 21.0 | はまゆう | トラック約154台、乗用車約30台 |
| | | | | それいゆ | トラック約154台、乗用車約30台 |
| 阪九フェリー(株) | 北九州(新門司)～泉大津 | 7 | 12.5 | いずみ | トラック277台、普通乗用車188台 |
| | | | | ひびき | トラック277台、普通乗用車188台 |
| | 北九州(新門司)～神戸 | 7 | 13.1 | やまと | トラック229台、普通乗用車138台 |
| | | | | つくし | トラック229台、普通乗用車138台 |
| (株)名門大洋フェリー | 北九州(新門司)～大阪 | 14 | 12.1 | フェリーきょうとⅡ | トラック(8t)180台、普通乗用車100台 |
| | | | | フェリーふくおかⅡ | トラック(8t)180台、普通乗用車100台 |
| | | | | フェリーおおさかⅡ | 乗用車105台、トラック(12m)146台 |
| | | | | フェリーきたきゅうしゅうⅡ | 乗用車105台、トラック(12m)146台 |
| 松山小倉フェリー | 北九州(小倉)～松山 | 7 | 7.1 | フェリーくるしま | トラック(8t)73台、普通乗用車41台 |
| | | | | フェリーはやとも2 | トラック(8t)73台、普通乗用車41台 |
| (株)フェリーさんふらわあ | 大阪～志布志 | 7 | 14.6 | さんふらわあ さつま | トラック(13m)121台、乗用車134台 |
| | | | | さんふらわあ きりしま | トラック(13m)121台、乗用車134台 |
| | 大阪～別府 | 7 | 11.9 | さんふらわあ あいぼり | トラック(8.5m)120台、普通乗用車100台 |
| | | | | さんふらわあ こぼると | トラック(8.5m)120台、普通乗用車100台 |
| | 大分～神戸 | 7 | 11.4 | さんふらわあ ごーるど | トラック(12m)138台、トラック(8.4m)9台、普通乗用車75台 |
| | | | | さんふらわあ ばーる | トラック(12m)138台、トラック(8.4m)9台、普通乗用車75台 |
| 宮崎カーフェリー(株) | 宮崎～神戸 | 7 | 13.0 | みやざきエクスプレス | トラック(12m)130台、普通乗用車85台 |
| | | | | こうべエクスプレス | トラック(12m)130台、普通乗用車85台 |

Ⅱ. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

2-5. 充実したフェリー航路

長距離フェリー航路図

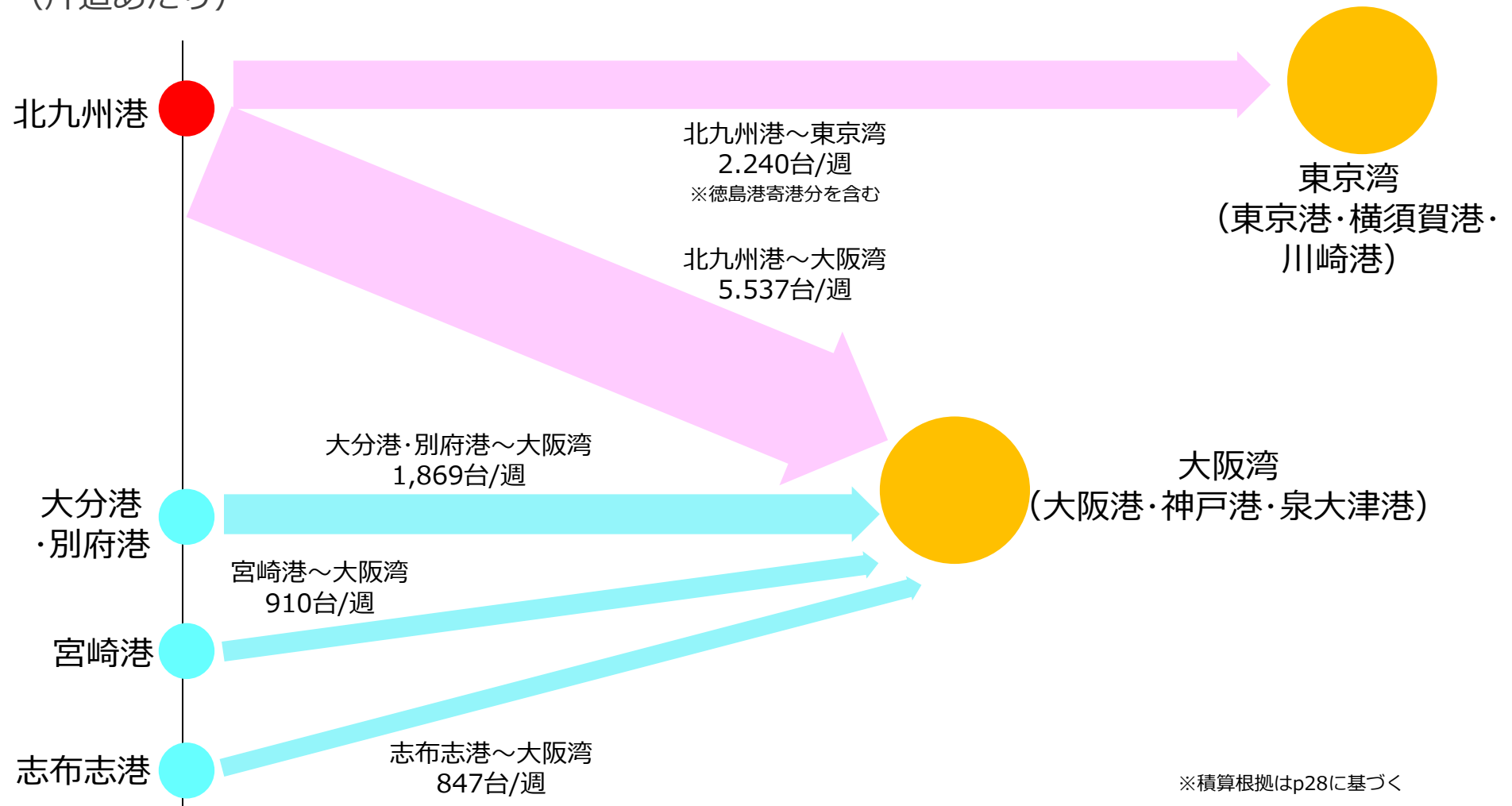


※p28に基づく

Ⅱ. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

2-6. 充実したフェリー航路

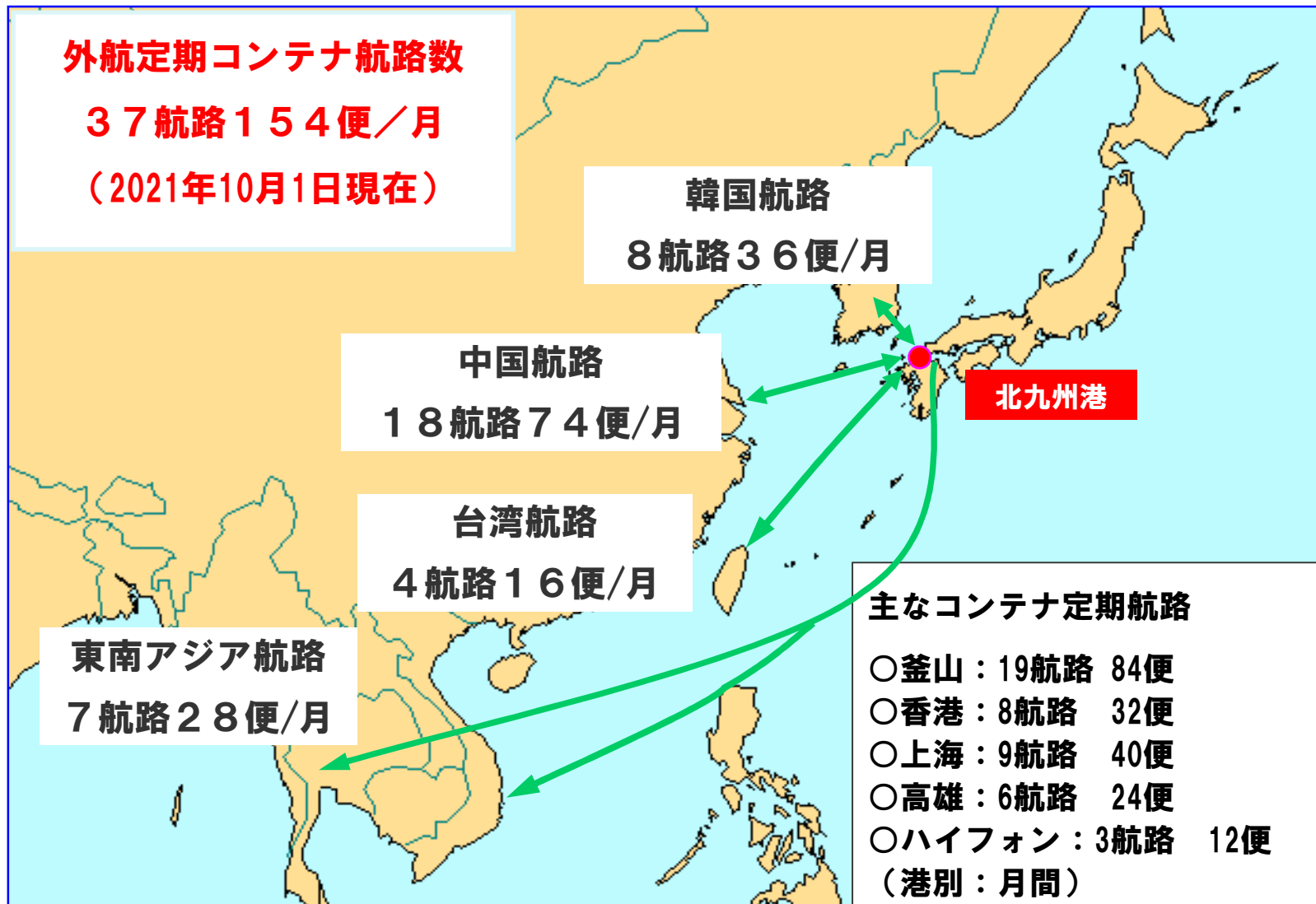
九州諸港と大阪湾・東京湾の港湾との間のフェリーのトラック・シャーシ週間輸送能力
(片道あたり)



※積算根拠はp28に基づく

Ⅱ. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

2-7. 外航定期コンテナ航路



Ⅱ. 本市における物流の現状（本市のポテンシャル）

- これまでの取組みの結果、物流を下支えする陸・海・空の物流インフラの整備は進んでいる。
- 物流活性化のため、利用促進を図り、更なる機能強化に向けた取組みが必要である。



Ⅱ. 本市における物流の現状（物流業界のニーズ）

関係者へのヒアリング状況（令和3年10月末時点）

物流業界のニーズを把握するため、地元企業を中心にヒアリングを実施。ヒアリングは今後も継続する。
○物流関係事業者等（物流事業者、荷主企業、開発事業者等）：81社、官公庁：4機関、有識者：3名

| 課題 | 物流業界からの主な意見 |
|-----------|--|
| 労働力不足 | <ul style="list-style-type: none"> ・労働時間規制により、九州の端から端までのトラック輸送は今後厳しくなると思う。[物流事業者] ・太刀浦CTで、ピーク時にはコンテナ待ち時間が発生し、ドライバーの労働時間増の要因となっている。[物流事業者] ・物流施設（マルチテナント）が出来た場合には、人材の確保が必要である。[物流業界団体] ・女性やシニアなど多様な人材が働きやすい職場環境の整備が必要である。[倉庫事業者、荷主] |
| 効率的な集荷・配送 | <ul style="list-style-type: none"> ・関西・関東方面への荷物が少ない。物流施設が集積している鳥栖市への配送後の帰りの荷物も少ない。[物流事業者] ・横須賀の新航路は所要時間も短く、九州中から集荷してフェリー輸送できると良い。[有識者] ・農産物のパレット化の促進が必要である。[物流事業者] ・パレットが不足している。また、パレットが循環するシステムが構築されていない。[荷主] ・小倉都心部に宅配荷物の共同の集配デポがあると良い。[物流事業者] ・コンテナ等の利活用を促進するための異業種マッチング支援が必要である。[荷主] |
| 脱炭素化 | <ul style="list-style-type: none"> ・新造船の就航が重なっている新門司はモーダルシフトの受け皿となる。[有識者] ・トラックの積載効率を向上させることで、トラックの使用台数を減らすことが必要。[荷主] |
| 物流機能の強化 | <ul style="list-style-type: none"> ・物流道路（関門断面）のリダンダンシーの確保が必要。[物流事業者] ・北九州港（太刀浦CT、ひびきCT、新門司FTの強化等）、北九州空港の機能強化（上屋の早期整備、人材確保、通関機能の強化等）が必要。[物流事業者、荷主] ・新門司周辺のほか、産業道路の計画的な維持管理が必要。[物流業界団体] ・倉庫需要に対し、供給用地が不足している感がある。[不動産事業者] ・産業の集積・高度化という市の特徴に合った物流施策が必要である。[有識者] |

Ⅱ. 本市における物流の現状（物流業界の課題）

1 アンケート調査の実施状況

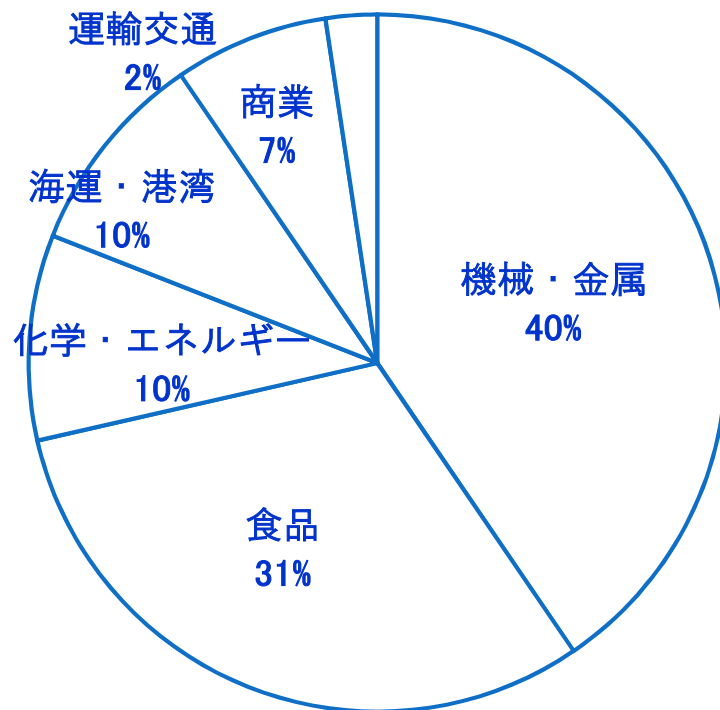
対象事業者：市内に事業所がある物流事業者・荷主企業 計178社

実施方法：商工会議所を通じてアンケート調査票を配布

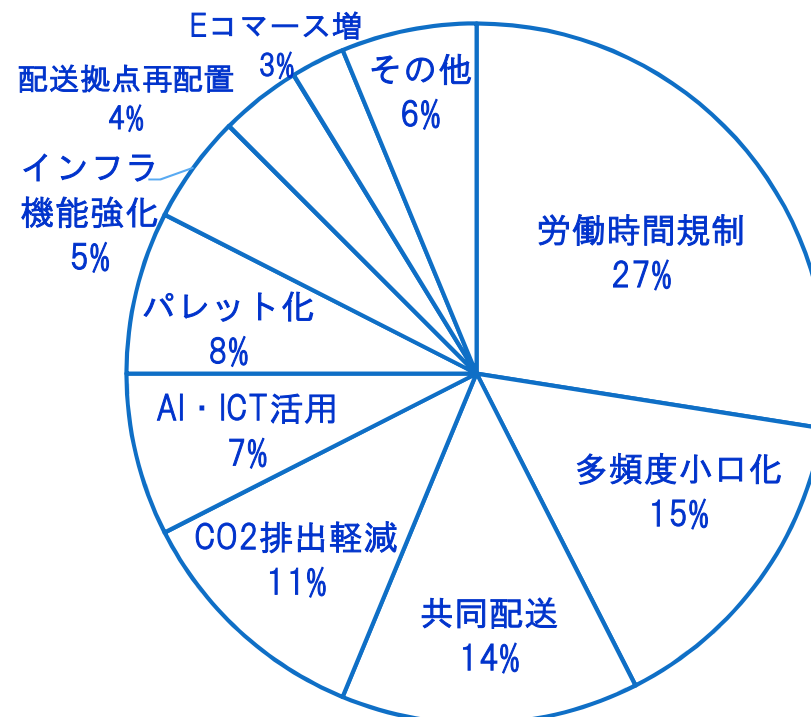
2 アンケート調査の回答状況

(1) 回答企業の属性

2021.6.28時点 有効回答数42社



(2) 市内企業の考える物流の課題



「その他」：自然災害の甚大化、ドライバーの採用、危険物輸送規制緩和など