

本事業は、(財)空港環境整備協会の
助成金を受けて実施したものです。

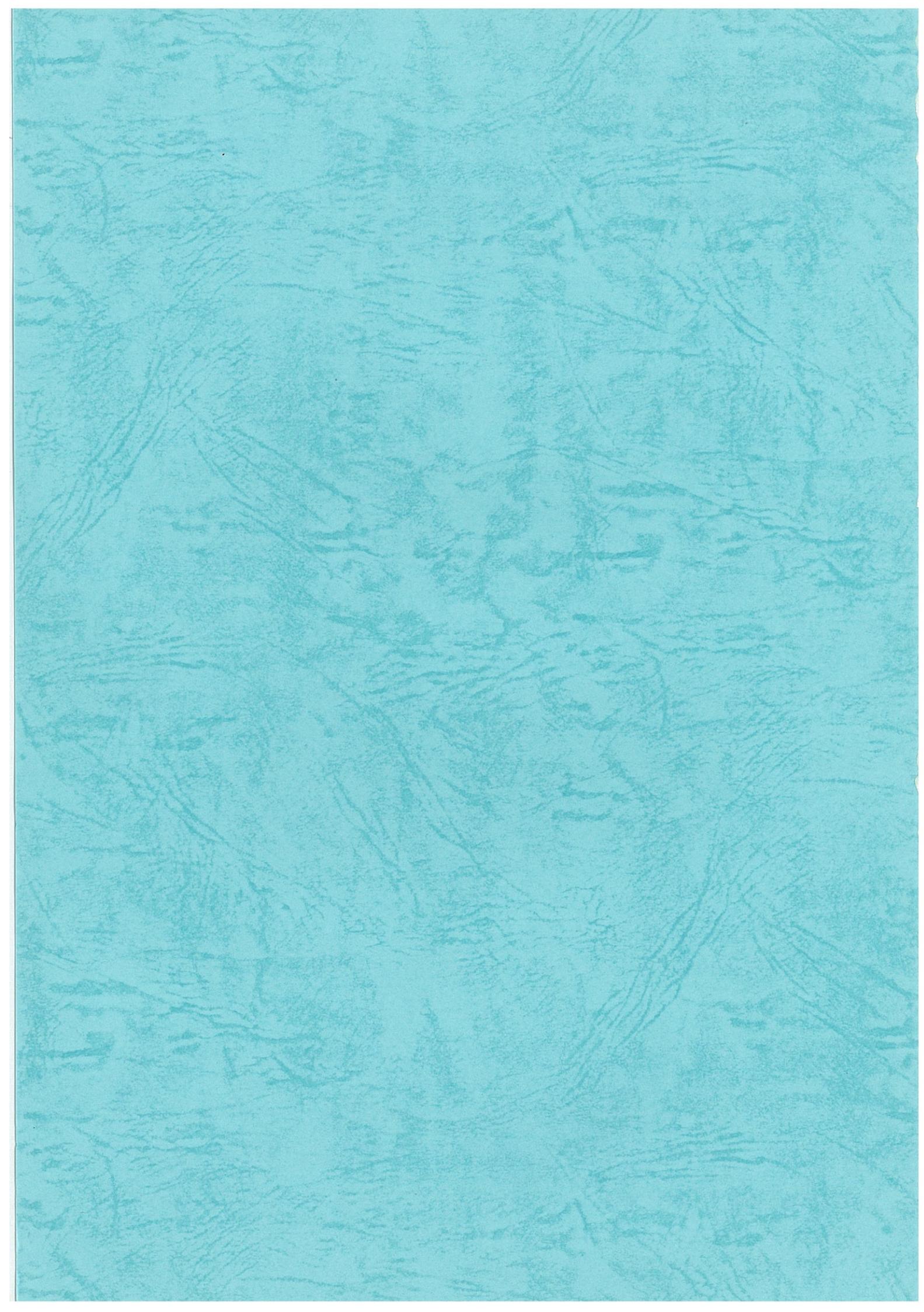
都市圏における複数空港を活用した 効率的な航空輸送のあり方に関する調査研究

～新北九州空港有効活用に係る輸送システム方策の検討～

－ 報 告 書 －

平成15年2月

財団法人 九州運輸振興センター



はしがき

本報告書は、当センターが財団法人空港環境整備協会から助成を受けて平成14年度に実施した「都市圏における複数空港を活用した効率的な航空輸送のあり方に関する調査研究～新北九州空港有効活用に係る輸送システム方策の検討～」の研究成果を報告書としてとりまとめたものであります。

景気低迷による航空需要の一時的な落ち込み等があったものの、経済のグローバル化、SCMの進展等のよって航空貨物利用に対するニーズは拡大しており、貨物取扱量は堅調に取扱量を増加させています。世界的にみても航空貨物輸送量は一貫して増加傾向にあり、将来的にもこの伸びは持続し、特に日本を含むアジア地域の成長は著しく、北米、欧州に並ぶ一大航空貨物輸送市場の形成が予測されています。

このようななかで、経済発展を続ける中国などの東アジアの主要都市に地勢的にも近接し、また半導体電子部品等の生産拠点となっている九州においては、今後の増大が予測される航空需要に対応するとともに、地域全体の競争力向上のために航空物流に係る航空便益の確保を図っていくことが課題となっております。

そこで、本調査は、北部九州に立地する複数空港を有効に活用する観点から、関係者等より構成する調査委員会を設置し、平成17年度に供用開始予定となっている新北九州空港活用の方向性について検討いたしました。具体的には、関連する事業者及び関係者へのヒアリング調査等により、新北九州空港が国際航空貨物を取り扱うために必要となる条件やシステム等を検討し、北部九州都市圏に立地する複数空港を活用した効率的な航空輸送のあり方についてとりまとめたものです。

この報告書が関係者の方々にいささかなりともご参考になれば幸いと存じます。

終わりになりましたが、本調査研究をとりまとめるにあたってご指導、ご協力を頂きました同志社大学名誉教授、関西外国語大学教授榎原胖夫様をはじめ委員各位、並びに調査にご協力頂きました関係の方々に、改めてお礼申し上げます。

平成15年2月

財団法人 九州運輸振興センター
会長 田中浩二

「都市圏における複数空港を活用した効率的な航空輸送のあり方に関する調査研究」

委 員 名 簿

(順不同・敬称略)

委 員 長	榎 原 育 夫	同志社大学名誉教授、関西外国语大学教授
委 員	山 下 厚	日本航空㈱福岡支店部長（北九州山口地区総括）
〃	石 井 一 昭	全日本空輸㈱北九州支店長
〃	澤 田 哲	㈱近鉄エクスプレス福岡営業所長
〃	大 塚 茂 美	西日本鉄道㈱航空貨物事業本部福岡輸出営業所長
〃	石 川 憲 次	日本通運㈱福岡航空支店調査役
〃	寺 山 民 男	㈱阪急交通社国際輸送事業本部西日本営業部福岡支店長
〃	大 塚 建 夫	郵船航空九州㈱代表取締役社長
〃	権 現 昭 二	福岡県企画振興部空港対策局長
〃	半 田 讓 二	北九州市産業学術振興局理事
〃	太 田 一 敏	北九州市産業学術振興局新空港推進室長
〃	河 田 守 弘	九州運輸局企画振興部長
〃	柳 澤 裕 司	大阪航空局総務部企画調整課長
	（ 西 功	㈱日本エアシステム北九州支店長 注 1)
幹 事	山 方 弘 美	北九州市産業学術振興局物流対策部物流企画課長
〃	富 増 健 次	北九州市産業学術振興局新空港推進室次長
〃	兒 玉 尚	九州運輸局企画振興部交通・観光計画調整官
	（ 河 内 博 志	九州運輸局企画部貨物流通企画課長 注 2)
オブザーバー	河 合 俊 彦	門司税關調査保税部調整室課長補佐
〃	刀 根 正 行	九州経済産業局産業部流通・サービス産業課長
事 務 局	中 園 規 詮	(財)九州運輸振興センター専務理事
〃	山 川 康 行	(財)九州運輸振興センター調査役
調 査 機 関	岡 田 孝	㈱日本総合研究所研究事業本部上席主任研究員
〃	桑 宮 直 彦	㈱日本総合研究所研究事業本部副主任研究員

注 1 組織統合に伴い中途退任

注 2 上記幹事の前任者

目 次

第1章 調査の概要.....	1
1．調査の背景と目的	1
2．調査の方針	1
3．調査内容	2
第2章 航空需要圏域における国際航空の輸送構造と航空需要	3
1．全国の国際貨物取扱量の推移	3
2．最近における国際航空貨物の動向	6
3．福岡空港の国際航空貨物輸送に係る状況と課題	11
4．九州各県の利用空港別及び税関別国際航空貨物の状況	24
5．九州各県の国際航空貨物利用空港別状況	26
6．航空需要の見通し	27
第3章 北部九州都市圏における複数空港活用のあり方	29
1．海外における複数空港役割分担の事例	29
2．北部九州における複数空港活用の必要性	31
第4章 新北九州空港活用に係る可能性と方向性.....	39
1．新北九州空港の優位性	39
2．新北九州空港活用の方向性	47
3．新北九州空港活用の条件	48

第1章 調査の概要

◎ 人物 · 畫

◎ 人物 · 畫

第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的

景気低迷による航空貨物の一時的な落ち込みはあるものの、世界的に見ても航空貨物輸送量は一貫して増加傾向にあり、将来的にもこの伸びは持続し、I C A Oの予測によれば、2003年で国際航空輸送市場規模は95年現在の約1.5倍になり、特に日本を含むアジアのシェアが42%に達して、アジアが一大航空貨物輸送市場になるとされている。

このような状況の中、アジア諸国と地理的に近接し、なおかつ、全国の3割強の生産を誇るICに代表される高付加価値型生産の定着する九州において航空貨物輸送に対する需要は今後とも増大しつづけると考えられる。

そこで本調査は、21世紀の成熟した航空輸送時代に向けて、九州地域の経済発展と社会や産業構造の変化に対応した輸送システムを構築することを目的に、九州における既存空港や新空港の有効で効率的な活用方法について検討するものである。

2. 調査の方針

九州のなかでも、特に北部九州都市圏における航空需要は堅調に増加しており、福岡空港の容量限界が懸念されるなど、今後のさらなる需要増大への対応方策について議論が高まっている。地元では新福岡空港の整備可能性についての検討が始まっているが、具現化するまでには今後さらに様々な調査・計画等が必要であり、仮に同空港の整備が実現しても、供用開始は2010年以降となる可能性が高い。

その間にも、北部九州都市圏の航空需要は増大し、福岡空港の混雑や利便性の低下も懸念されている。こうしたなかで、3年後（2005年）には新北九州空港が供用を開始する予定にあり、北九州市を中心とした旅客及び貨物の拠点空港として、有効活用への期待が高まっている。しかし、現状においては新北九州空港勢力圏200万人を背景とした航空需要が存在するものの、現北九州空港（滑走路長1,600m）の制約から、ほとんどの貨物が福岡空港等の他空港を利用している。

今後、福岡空港の混雑や容量限界による航空旅客及び航空貨物の取り扱いの利便性低下を未然に防ぐとともに、増大する北部九州都市圏における国際航空需要に対応するためには、新北九州空港と既存空港である福岡空港の補完関係を構築し、供用開始時から新北九州空港を最大限に有効活用することが不可欠といえる。

平成14年度調査は、新北九州空港をモデルとして、新北九州空港勢力圏において発生集中する国際航空を、自空港において供用開始当初から取り扱うために必要となる条件やシステムについて研究し、北部九州都市圏に立地する複数空港を活用した効率的な航空輸送のあり方について検討するものである。

3. 調査内容

(1) 航空需要圏域における国際航空の輸送構造と航空需要

① 現状の輸送構造と福岡空港の利用形態

- ・ベリー輸送によるネットワークの形成の実態をふまえて、北部九州都市圏において発生集中する国際航空（貨物及び旅客）の現状の構造を既往調査資料・データ等より分析するとともに、現状の福岡空港の利用形態について把握する。

② 航空需要の見通し

- ・今後の北部九州都市圏における航空需要（旅客を含む）について、既往調査等よりとりまとめる。

(2) 北部九州都市圏における複数空港活用のあり方

① 北部九州都市圏における国際航空物流のシステム

- ・2010年頃を想定した北部九州都市圏において求められる効率的な国際航空物流のシステムについて、今後の物流動向等をふまえて考察する。

② 複数空港活用の考え方

- ・国際航空貨物の効率的な輸送を実現するために、福岡空港と新北九州空港の機能的な連携を前提とした空港間の相互活用方策の考え方を検討する。

(3) 新北九州空港活用に係る可能性と方向性

① 活用のための輸送システムの考え方

- ・北部九州都市圏において発生集中する航空貨物を、自空港において供用開始当初から取り扱うために考えられるシステムについて検討する。
- ・福岡空港との相互補完的な輸送システム等について考察する。

② 新北九州空港活用の条件

- ・国際航空貨物の効率的な輸送システムを構築するために必要となる空港側の条件についてとりまとめる。

第2章 航空需要圏域における国際航空の 輸送構造と航空需要

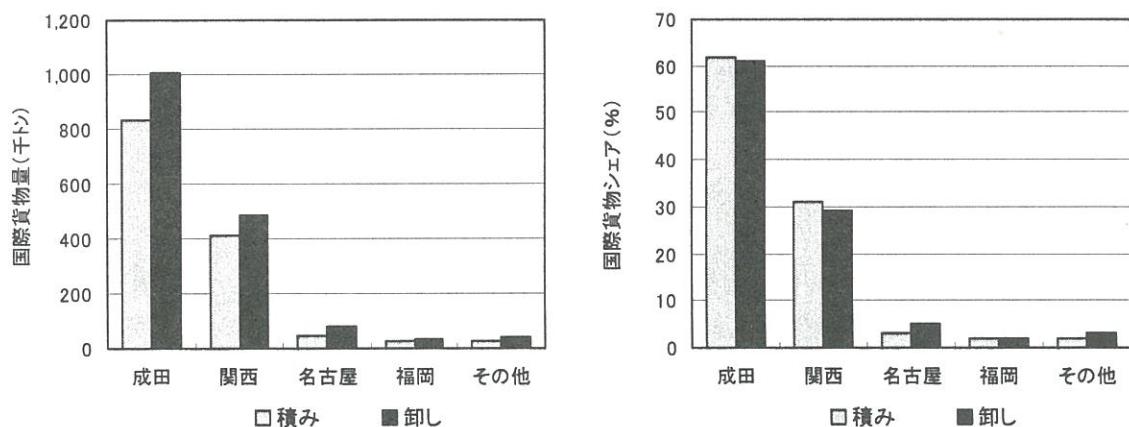
の空港領土にまで及ぶ領事館を有する
開港式典も竟終了

第2章 航空需要圏域における国際航空の輸送構造と航空需要

1. 全国の国際貨物取扱量の推移

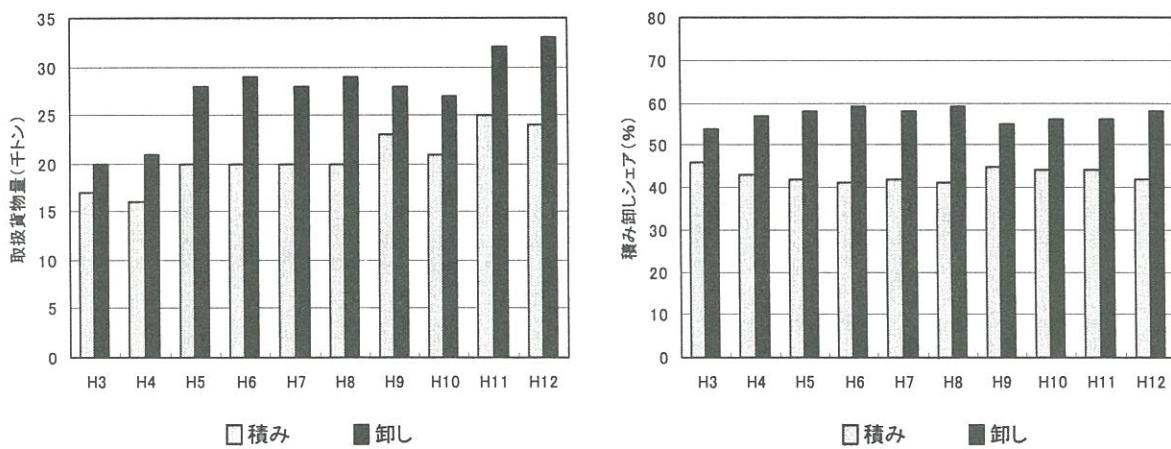
- 平成12年度における各空港の国際貨物取扱量は、成田空港が184万トン、関西空港が90万トン、名古屋空港が13万トン、福岡空港が6万トンの順となっている。いずれの空港においても卸し（輸入）が積み（輸出）を上回っている。
- 成田空港が全体の約60%、関西空港が約30%であり、両空港で全国の90%を占めている。名古屋空港は4%、福岡空港は2%である。
- 福岡空港では平成12年度において56,000トンの国際航空貨物を取り扱っており、そのうち、輸出が42%、輸入が58%と輸入が若干多くなっている。経年に見ても輸入が常に輸出を上回っている。

空港別取扱量と各空港の取扱量シェア



出所：空港管理状況調書（平成12年度）より作成

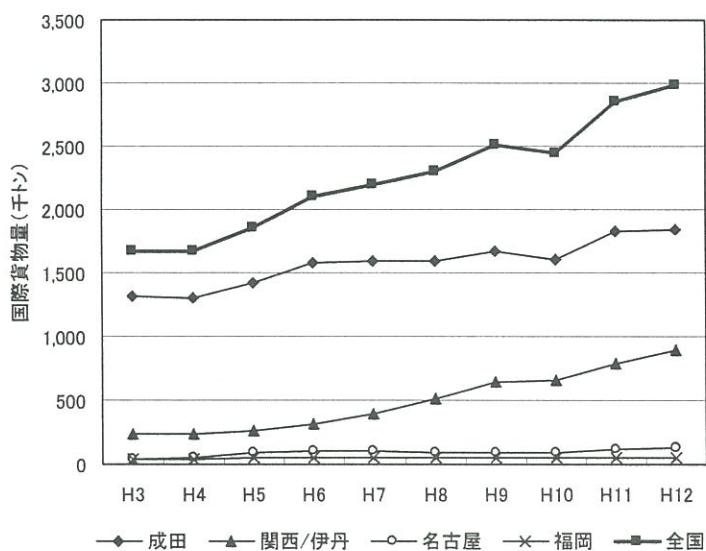
福岡空港における貨物量及び積み卸しシェアの推移



出所：空港管理状況調書より作成

- 取扱量の推移を見ると、アジア経済危機の影響で平成10年度に落ち込みが見られたが、その後再び増加に転じている。

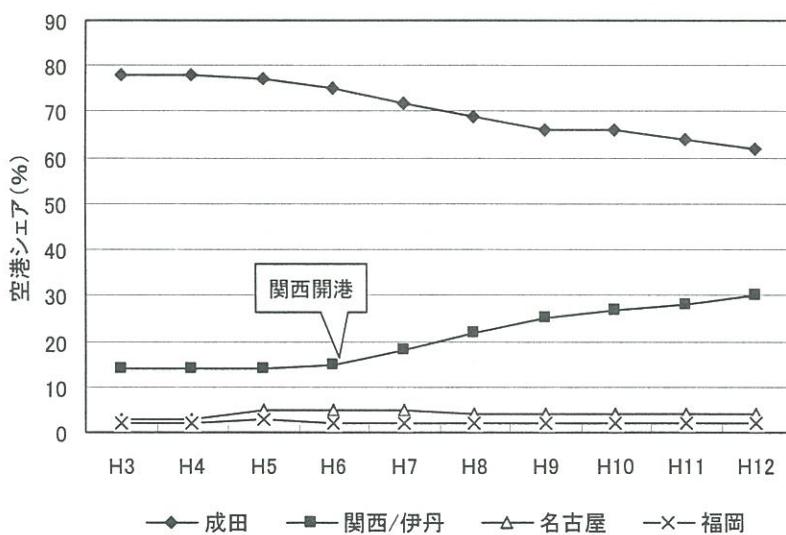
各空港における国際貨物取扱量の推移



出所 空港管理状況調書より作成

- 全国値に対する各空港のシェアを見ると、関西開港後、徐々に成田のシェアが減少し関西のシェアが増加している。関西開港以前における伊丹のシェアは14%、成田のシェアが78%であったが、平成12年度では関西のシェアが30%、成田のシェアが62%となっている。
- 一方、名古屋及び福岡についてはシェアの変化はほとんどない。

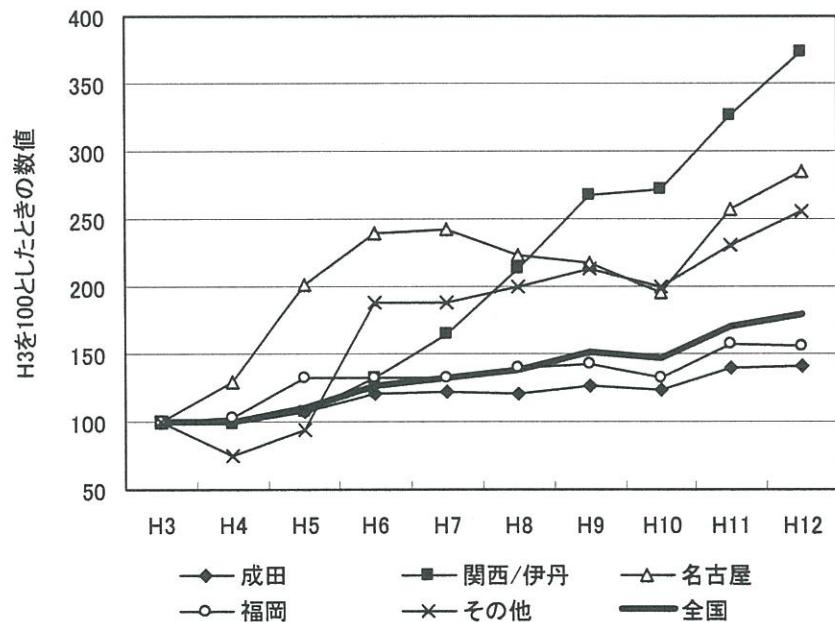
全国国際航空貨物量に対する各空港の取扱量シェアの推移



出所 空港管理状況調書より作成

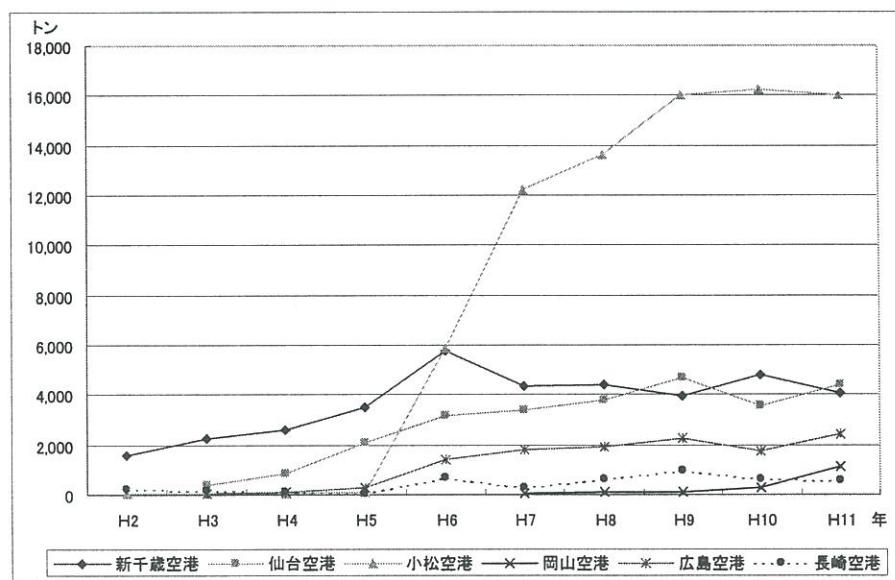
- 平成3年度の実績を100としたときの平成12年度における数値は、関西が最も高く374、次いで名古屋が286となっている。全国値は179であり、福岡(156)、成田(141)は全国値を下回っている。

各空港における取扱量の伸びの状況



出所 空港管理状況調書より作成

主要地方空港における国際航空貨物取扱量の推移



2. 最近における国際航空貨物の動向

(1) 輸出

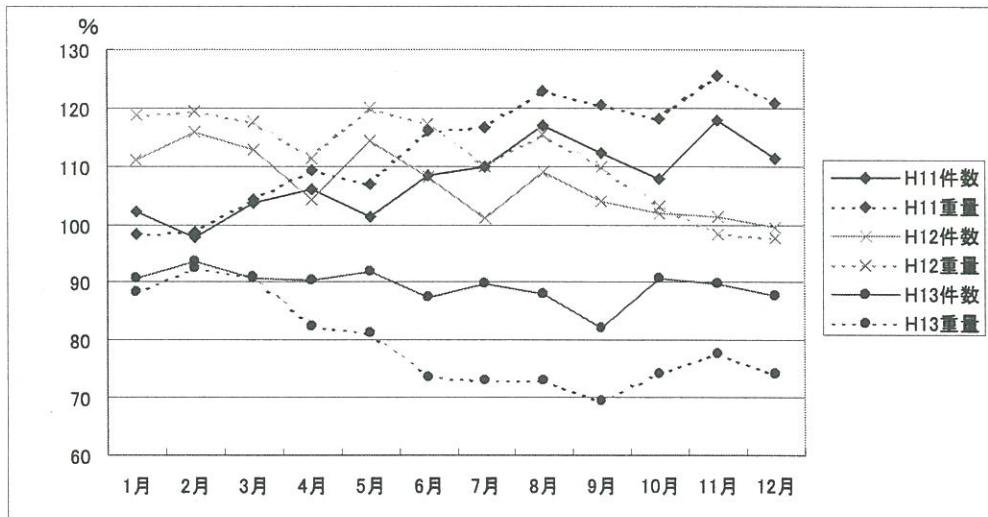
- ・輸出航空貨物（国際混載貨物）の取り扱いは、平成 11 年においては、1～2 月にはほぼ前年並みの水準であったが、その後順調に増加し、件数・重量ともに前年を大きく上回るようになった。その間、前年比の指数も月を追う毎に増加しており、伸びが次第に大きくなっていた。
- ・平成 12 年に入ると、前年比プラスを維持してはいたものの、その伸びは鈍化傾向を示すようになっており、前年比指数は消長を繰り返しながら遞減していった。件数ベースで平成 12 年 12 月から、重量ベースで平成 12 年 11 月からは前年比 100% を割り込むようになり、それまでの増加傾向から減少に転じるに至った。
- ・平成 13 年にはその傾向が一層顕著になっており、アメリカでテロ事件が発生した 9 月にやや大きく落ち込み、その後若干持ち直したもの、前年比で大きくマイナスとなる状況が続いている。平成 13 年 12 月には、件数ベースで前年比 87.8%、重量ベースで前年比 74.3% にまで落ち込んでおり、特に重量ベースでの減少が著しくなっている。

輸出航空貨物（国際混載貨物）の実績推移

	平成 11 年				平成 12 年				平成 13 年			
	件数 (百件)	対前年比 (%)	重量 (トン)	対前年比 (%)	件数 (百件)	対前年比 (%)	重量 (トン)	対前年比 (%)	件数 (百件)	対前年比 (%)	重量 (トン)	対前年比 (%)
1 月	2,654	102.3	65,672	98.4	2,945	111.0	78,099	118.9	2,675	90.9	69,090	88.5
2 月	2,789	97.7	70,010	98.7	3,233	115.9	83,500	119.3	3,031	93.8	77,122	92.4
3 月	3,312	103.6	80,810	104.3	3,737	112.8	94,934	117.5	3,395	90.9	86,309	90.9
4 月	3,242	106.1	79,263	109.3	3,379	104.2	88,341	111.5	3,052	90.3	72,776	82.4
5 月	2,860	101.2	72,356	106.9	3,267	114.2	86,822	120.0	3,004	92.0	70,680	81.4
6 月	3,403	108.5	82,411	116.1	3,685	108.3	96,583	117.2	3,225	87.5	71,128	73.6
7 月	3,376	110.0	81,419	116.7	3,413	101.1	89,428	109.8	3,065	89.8	65,317	73.0
8 月	3,103	117.1	75,618	122.9	3,385	109.1	87,358	115.5	2,978	88.0	63,767	73.0
9 月	3,458	112.2	90,407	120.7	3,593	103.9	99,472	110.0	2,949	82.1	68,978	69.3
10 月	3,497	107.8	95,525	118.1	3,561	101.9	98,571	103.2	3,233	90.8	73,223	74.3
11 月	3,507	117.9	96,709	125.7	3,551	101.3	95,025	98.3	3,191	89.9	73,732	77.6
12 月	3,556	111.5	93,000	120.9	3,542	99.6	91,064	97.9	3,108	87.8	67,643	74.3
合計	38,757	108.1	983,201	113.4	41,291	106.5	1,089,196	110.78	36,905	89.4	859,765	78.9

資料：社団法人航空貨物運送協会資料よりとりまとめ

輸出航空貨物（国際混載貨物）対前年比の推移



(2) 輸入

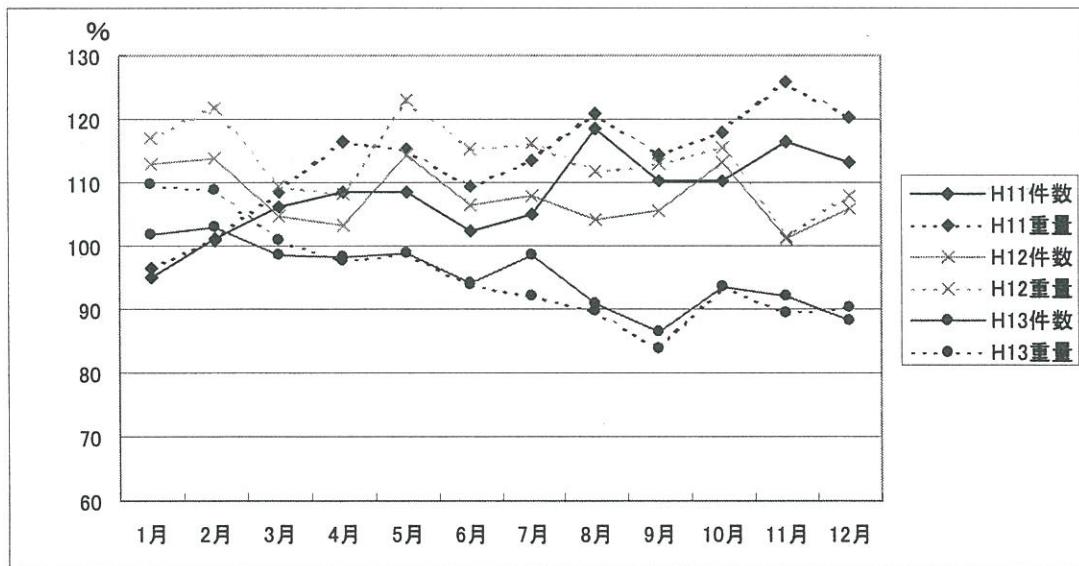
- 輸入航空貨物の取り扱いは、平成 11 年においては、輸出と同様順調に増加しており、件数・重量ともに前年比の指標は増加傾向にあった。
- 平成 12 年に入ると、指標の伸びは鈍化し、年全体では前年比の指標は微減傾向を示すようになったものの、依然として前年比プラスを維持しており、比較的堅調な状態にあった。
- 平成 13 年には特に 3 ~ 4 月以降、はっきりと前年比マイナスの傾向を示すようになっており、輸出と同様、アメリカでのテロ事件が発生した 9 月にやや大きく減少し、10 月にわずかながら好転しているものの、減少傾向は継続している。平成 13 年 12 月には、件数ベースで前年比 88.2%、重量ベースで前年比 90.2% と、前年の約 9 割にまで落ち込んでいるが、輸出に比べると減少の幅は小さくとどまっている。

輸入航空貨物の実績推移

	平成 11 年				平成 12 年				平成 13 年			
	件数 (百件)	対前年比 (%)	重量 (トン)	対前年比 (%)	件数 (百件)	対前年比 (%)	重量 (トン)	対前年比 (%)	件数 (百件)	対前年比 (%)	重量 (トン)	対前年比 (%)
1月	1,835	95.0	65,209	96.5	2,070	112.8	76,398	117.2	2,109	101.9	83,703	109.6
2月	1,982	101.2	69,808	100.9	2,255	113.8	85,081	121.9	2,323	103.0	92,655	108.9
3月	2,592	106.3	96,260	108.7	2,714	104.7	105,183	109.3	2,670	98.4	106,189	101.0
4月	2,276	108.4	87,297	116.3	2,348	103.2	94,504	108.3	2,308	98.3	92,377	97.8
5月	2,104	108.6	77,757	115.4	2,406	114.4	95,495	122.8	2,380	98.9	94,486	98.9
6月	2,220	102.3	83,430	109.4	2,360	106.3	96,153	115.3	2,219	94.0	90,346	94.0
7月	2,267	105.1	84,159	113.6	2,446	107.9	97,750	116.2	2,413	98.7	89,955	92.0
8月	2,353	118.7	84,933	120.9	2,451	104.2	95,035	111.9	2,228	90.9	85,325	89.8
9月	2,320	110.3	86,245	114.3	2,453	105.7	97,495	113.0	2,125	86.6	81,818	83.9
10月	2,433	110.2	95,730	118.0	2,758	113.3	110,787	115.7	2,577	93.4	103,493	93.4
11月	2,506	116.5	105,729	125.9	2,539	101.3	107,171	101.4	2,336	92.0	95,758	89.4
12月	2,291	113.2	95,914	120.2	2,426	105.9	103,417	107.8	2,140	88.2	93,286	90.2
合計	27,179	108.0	1,032,470	113.6	29,226	107.5	1,164,470	112.8	27,828	95.2	1,109,390	95.3

資料：社団法人航空貨物運送協会資料よりまとめ

輸入航空貨物対前年比の推移



(3) 方面別輸出実績

- ・アジア方面が全体の半分、米州が約3割弱、欧州が2割といった方面別シェアとなっている。
- ・平成13年1月から12月までの国際混載貨物による輸出実績を方面別に見てみると、全体的に件数・重量ベースともに月を追う毎に前年比マイナスの割合が大きくなっている。特にアメリカでテロ事件が発生した9月にはほぼ全方面にわたって大きく減少している。件数ベースと重量ベースでは、重量ベースでのマイナスが大きくなっている。
- ・アジアの中では、台湾、フィリピン、シンガポール、マレーシアなどの減少が比較的大きく、北米とともにいわゆるITバブルの崩壊が強く影響しているものと思われる。
- ・このような中にあって、中国向けの輸出は件数・重量ベースともに、ほぼ前年並みからプラスを維持しており、日本企業の進出に伴う、原材料供給の増加等の影響が伺われる。

混載貨物仕向地別シェア（2000年）

欧州	23.5%	アジア	47.7%
フランス	1.9%	韓国	7.2%
ドイツ	6.7%	中国	3.9%
イギリス	4.7%	台湾	10.0%
イタリア	1.3%	香港	7.5%
ベネルックス	4.7%	フィリピン	3.2%
North	1.1%	マレーシア	3.4%
その他	3.2%	シンガポール	6.7%
南ア	0.0%	インドネシア	0.9%
米州	28.7%	タイ	3.8%
USA-北東部	4.1%	インド	0.8%
USA-中西部	7.6%	その他	0.4%
USA-南部	4.0%		
USA-西海岸	11.9%	オセアニア	1.3%
メキシコ	0.9%	オーストラリア	1.2%
南米	0.2%	ニュージーランド	0.2%

注：JAFA資料より作成

方面別輸出実績の前年対比（平成13年：国際混載貨物）

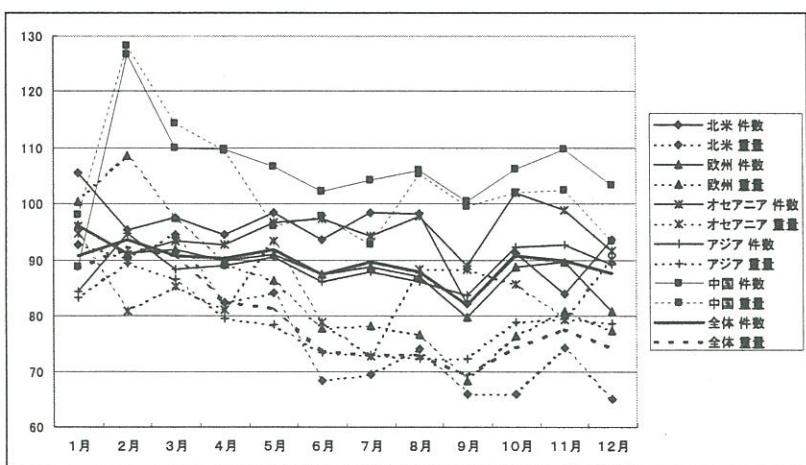
単位：%（前年同期比）

仕向地	1月		2月		3月		4月		5月		6月	
	件数	重量										
北米	105.5	92.7	95.4	90.4	97.6	94.6	94.6	82.5	98.5	84.2	93.7	68.3
欧州	96.4	100.4	91.2	108.6	91.9	97.7	90.0	89.4	91.1	86.4	87.6	77.7
オセアニア	96.1	94.8	91.0	80.8	93.5	85.4	92.8	81.2	96.7	93.5	97.5	78.8
アジア	84.5	83.2	94.7	89.5	88.5	86.6	89.1	79.7	90.5	78.5	86.1	73.5
中国	88.9	98.0	126.6	128.3	110.0	114.4	109.6	109.6	106.7	96.0	102.2	98.0
香港	78.0	76.9	104.6	97.5	90.7	89.5	90.8	83.5	93.0	84.1	86.6	76.1
韓国	80.4	91.4	83.9	92.3	77.2	83.1	78.3	74.8	83.7	81.6	82.4	80.8
台湾	75.2	66.3	96.6	80.2	93.9	86.1	90.8	75.9	87.3	71.7	84.2	62.7
フィリピン	101.7	102.8	93.7	94.8	92.2	89.3	87.7	80.2	91.9	86.4	83.3	79.6
シンガポール	82.8	78.3	90.6	84.1	81.3	72.7	86.5	72.0	86.3	66.8	83.2	63.3
マレーシア	90.3	87.7	87.2	73.1	81.7	83.1	81.4	67.3	83.6	61.8	76.4	59.8
タイ	95.8	100.8	91.2	97.2	92.5	91.2	95.2	87.6	93.3	80.5	86.6	78.0
インド	95.3	82.0	86.9	81.0	85.0	82.0	91.6	77.3	91.4	82.2	93.1	81.9
インドネシア	107.7	86.0	98.3	75.7	94.5	80.2	98.1	78.1	91.5	76.2	85.2	70.2
2001年全体	90.9	88.5	93.8	92.4	90.9	90.9	90.3	82.4	92.0	81.4	87.5	73.6
2000年同期	111.0	118.9	115.9	119.3	112.8	117.5	104.2	111.5	114.2	120.0	108.3	117.2

仕向地	7月		8月		9月		10月		11月		12月	
	件数	重量	件数	重量								
北米	98.5	69.4	98.3	74.1	82.2	66.0	91.3	65.8	84.1	74.3	93.8	65.0
欧州	88.9	78.3	87.0	76.8	79.8	68.4	88.9	76.6	89.7	80.9	81.0	77.4
オセアニア	94.4	72.8	97.8	88.3	89.0	88.4	102.1	85.8	98.9	79.3	91.6	90.1
アジア	88.1	73.0	86.1	72.3	83.9	72.3	92.3	79.0	92.7	79.5	89.3	78.7
中国	104.2	92.7	105.1	105.4	100.6	99.5	106.3	102.0	109.7	102.6	103.4	93.4
香港	87.8	76.3	88.9	75.8	85.1	76.0	96.2	82.8	93.7	83.0	89.6	78.5
韓国	87.1	83.2	85.9	83.0	88.2	81.0	90.4	84.0	91.9	81.7	90.5	82.6
台湾	83.9	61.7	80.3	52.2	78.2	59.3	90.6	70.8	92.8	68.2	91.3	76.7
フィリピン	83.5	70.1	80.1	67.2	80.6	67.4	86.0	70.6	84.7	73.9	80.6	68.7
シンガポール	84.0	62.5	78.6	63.8	75.7	60.8	85.2	64.0	84.9	68.7	79.8	68.7
マレーシア	77.4	57.8	74.7	62.2	71.1	55.7	81.9	64.3	78.8	69.3	77.2	73.0
タイ	90.5	81.9	87.4	81.8	83.8	76.5	96.8	94.4	96.2	93.2	91.7	81.6
インド	95.6	100.1	94.7	89.1	94.5	91.9	106.3	106.1	101.1	110.6	93.4	97.6
インドネシア	91.2	91.5	87.8	82.9	85.0	95.9	93.6	95.2	92.5	98.3	83.6	69.8
2001年全体	89.8	73.0	88.0	73.0	82.1	69.3	90.8	74.3	89.9	77.6	87.8	74.3
2000年同期	101.1	109.8	109.1	115.5	103.9	110.0	101.9	103.2	101.3	98.3	99.6	97.9

資料：社団法人航空貨物運送協会資料よりとりまとめ

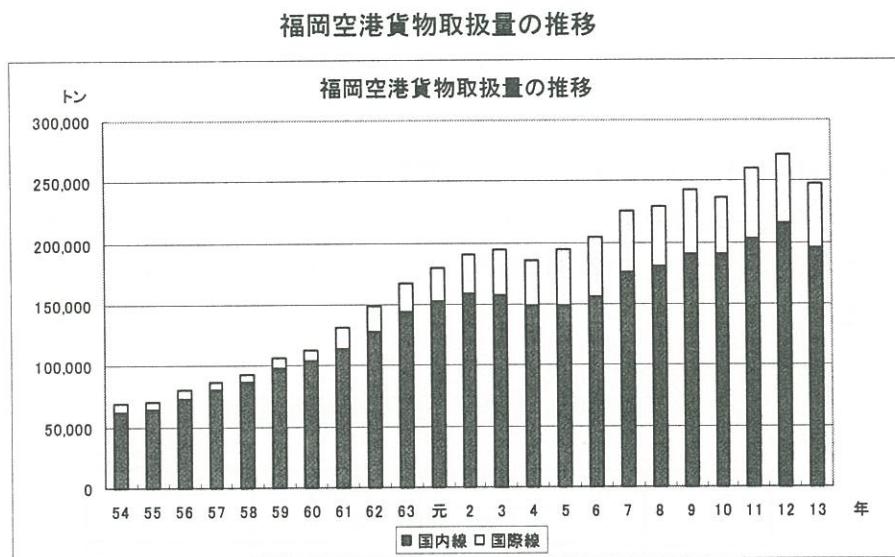
方面別輸出実績の前年対比（グラフ）



3. 福岡空港の国際航空貨物輸送に係る状況と課題

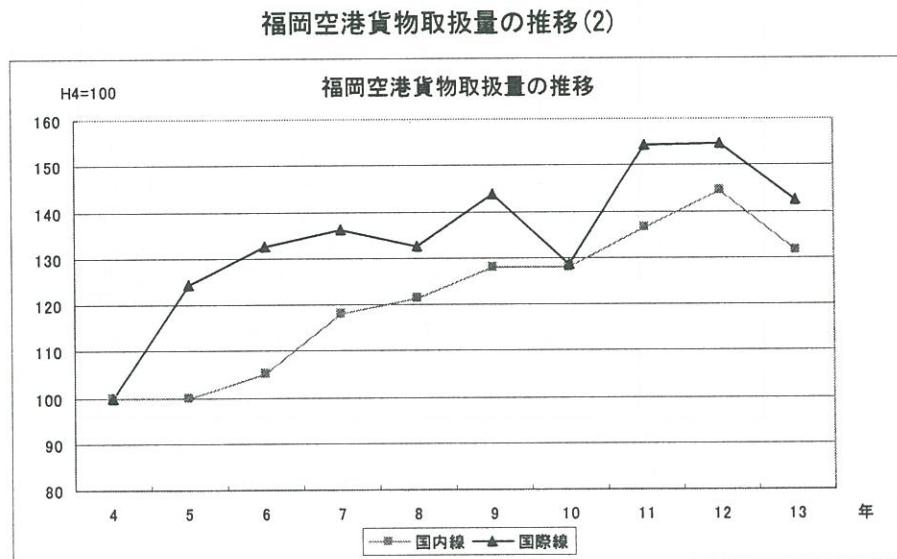
(1) 経年変化

- ・福岡空港における貨物取扱量は平成4年、平成10年にそれぞれ前年に比べ減少した以外はほぼ増加基調にあったが、平成13年にはやや大きく減少している。



福岡空港 HP 等のデータより作成

- ・平成4年を100とした貨物取扱量の推移をみると、国内線に比べ、国際線の伸びの方が大きくなっている。全体的にほぼ増加基調にあったが、平成13年には国内、国際ともに減少している。



福岡空港 HP 等のデータより作成

- ・平成 12 年 3 月から平成 13 年 12 月までの福岡空港における貨物取扱量(重量ベース)をみると、国内貨物については、平成 12 年 4 ～ 5 月にやや減少して以降、ほぼ横這いで推移していたが、関西国際空港と同様、年末の需要期をピークとして平成 13 年 1 月に大きく減少している。その後は季節変動による増減を伴いながら減少傾向を示し、アメリカで同時多発テロが発生した平成 13 年 9 月にもやや大きく減少している。
- ・一方、国際貨物では、変動の幅は小さいものの成田空港・関西国際空港と同様の傾向が現れており、平成 12 年 4 ～ 5 月と夏場にやや減少し、同年 12 月から平成 13 年 1 月にかけて大きく減少している。平成 13 年には前年に比べて各月の変動は小さくなっているが、その水準は全体的に前年を下回っている。
- ・国際・国内の貨物取扱量の合計を対前年対比でみると、平成 13 年 3 月までは 100% を超える状況にあったが同年 2 月以降対前年の指数は減少傾向となり、9 ～ 10 月には 78% と、前年を 2 割以上下回る結果となった。11 ～ 12 月は 83% とやや回復したものの、依然として前年を 2 割近く下回っている。

福岡空港における貨物取扱量の推移

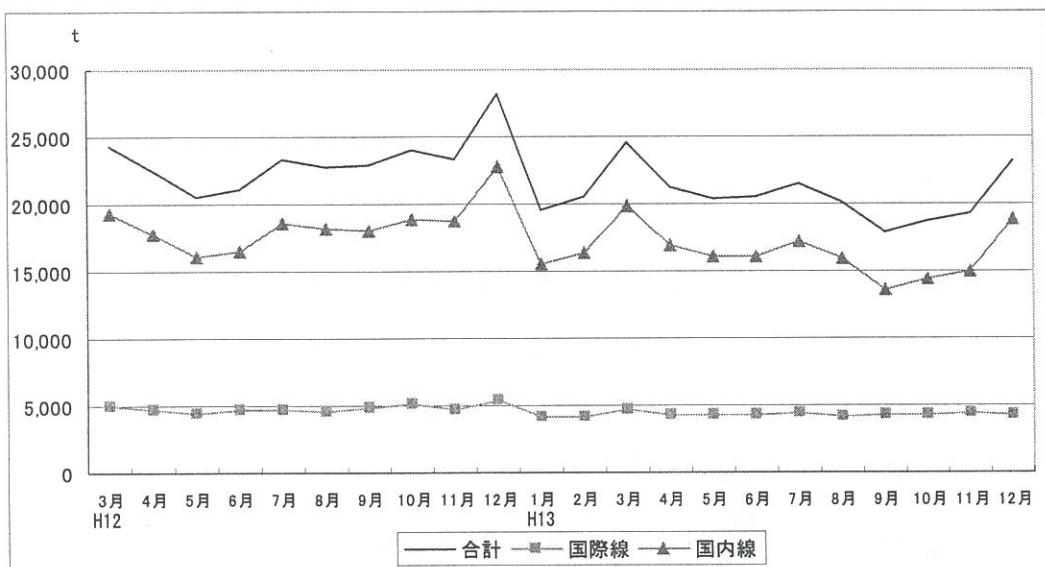
(単位:t, %)

△	合計	国際線		国内線
		前年比	(積・卸)	
平成 12 年	3月	24,308	101	4,981 19,327
	4月	22,560	103	4,713 17,847
	5月	20,519	104	4,410 16,109
	6月	21,174	102	4,654 16,520
	7月	23,300	105	4,728 18,572
	8月	22,780	108	4,565 18,215
	9月	22,889	106	4,866 18,023
	10月	24,071	103	5,188 18,883
	11月	23,368	106	4,664 18,704
	12月	28,164	107	5,387 22,777
平成 13 年	1月	19,609	107	4,106 15,503
	2月	20,505	102	4,171 16,334
	3月	24,566	101	4,676 19,890
	4月	21,272	94	4,306 16,966
	5月	20,398	99	4,295 16,103
	6月	20,500	97	4,332 16,168
	7月	21,537	92	4,376 17,161
	8月	20,157	88	4,173 15,984
	9月	17,923	78	4,287 13,636
	10月	18,808	78	4,367 14,441
	11月	19,315	83	4,379 14,936
	12月	23,237	83	4,373 18,864

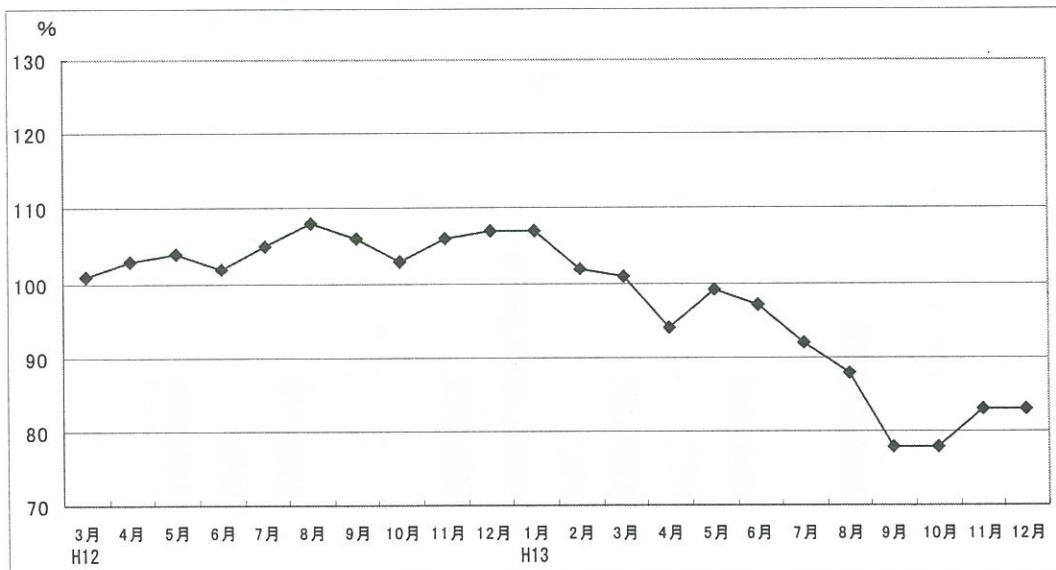
資料：福岡空港事務所

平成13年の数値は速報値

福岡空港における貨物取扱量の推移(2)



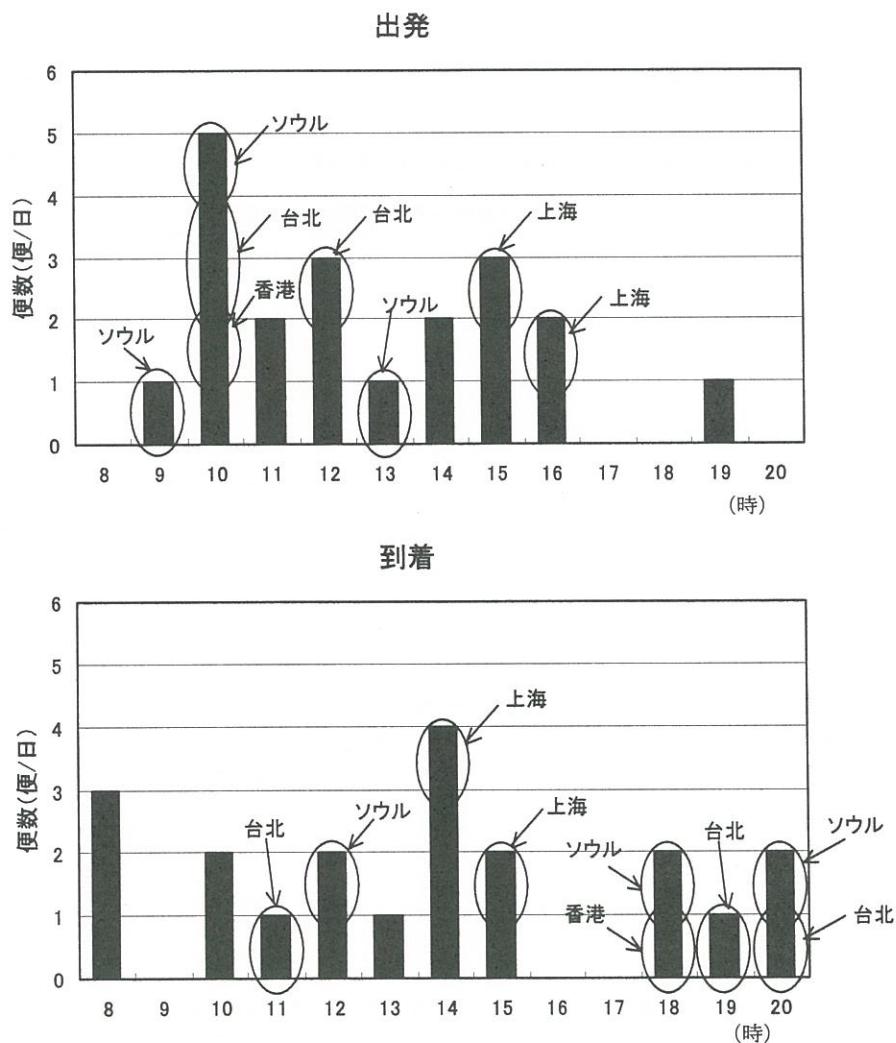
福岡空港における貨物取扱量対前年比の推移（国際・国内計）



(2) 航空ネットワークの状況と国際航空貨物取り扱い状況

- ・福岡空港における国際貨物はすべて旅客便によりベリー貨物として輸送されている。
- ・出発便の出発時間を見ると、午前中の早い時間帯にソウル、台北便が運航している。アジア向けの国際輸出貨物はこれらの便を利用しているものと考えられる。
- ・到着便の到着時間を見ると、早朝に到着するのはバンコク、クアラルンプール、シンガポールからの便である。ソウル、台北からの便は18～20時に集中している。

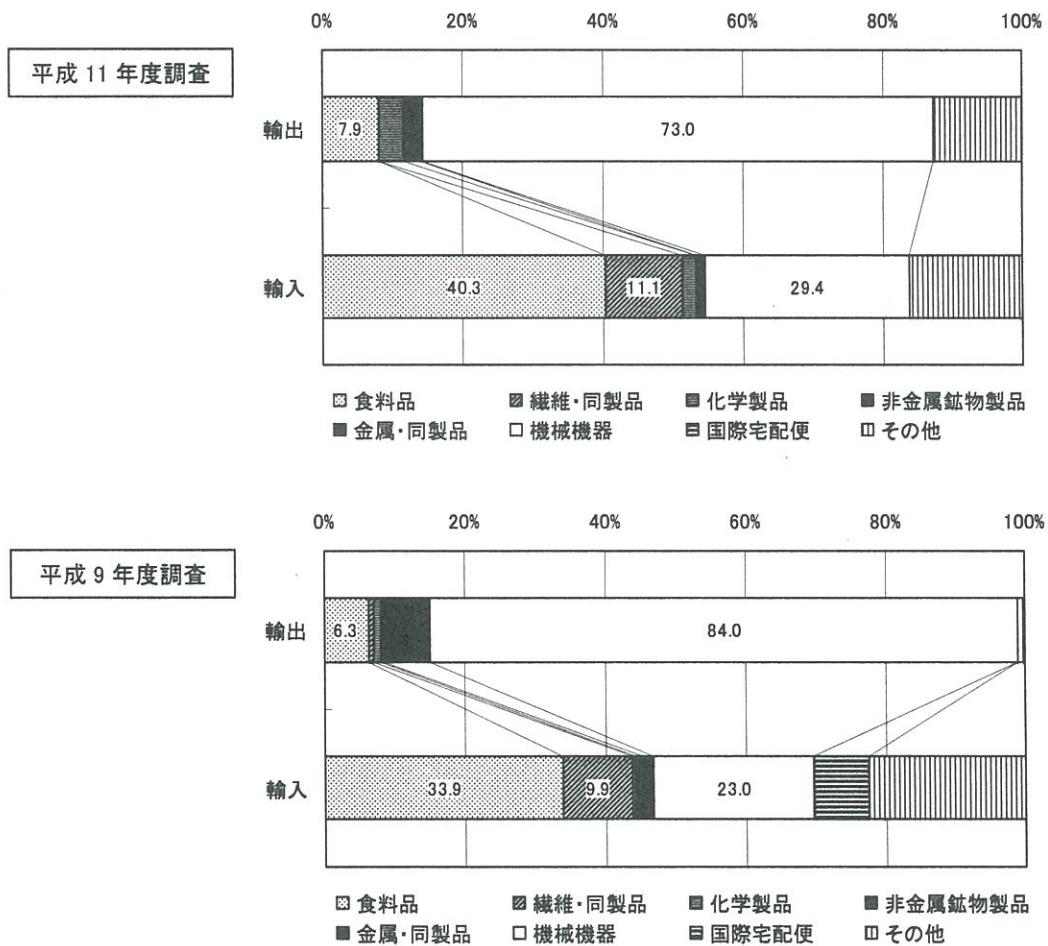
福岡空港における国際便の運航時間の状況



出所 JTB 時刻表より作成

- ・福岡空港で輸出入される国際貨物を品目別に見ると、輸出では機械機器が圧倒的に多く平成 11 年度調査では 73%を占めている（機械機器の 67%、すなわち全体の 49%が半導体等電子部品である）。輸入では食料品が最も多く同様に平成 11 年度調査では 40%を占めている。
- ・平成 9 年度の調査結果と比較しても傾向としては同様の結果となっている。

福岡空港における国際貨物の品目構成



出所 平成 9 年度及び平成 11 年度国際航空貨物動態調査より作成

- ・福岡空港における国際貨物の特徴として、機械機器の輸出が多いことが挙げられる。機械機器の輸出に対応する便の条件としては、①前日の夜に集荷された荷物を翌日の午前中の便で輸送できること、②毎日運航していること、③コンテナを搭載できる B767 以上の機材であること等が考えられ、福岡空港からの旅客便のうちこうした条件を満足するのはソウル、台北、及びシンガポール等と考えられる。
- ・取扱シェアが比較的高い機械機器の輸出・輸入及び食料品の輸入について、仕向国及び仕出国をみると、既存路線のある韓国、台湾、香港、オセアニアが中心となっている。

福岡空港における国際便運航状況

路線	航空会社	出発時間	週便数	使用機材
ソウル	日本航空	9:15/9:30	7	B767
	アシアナ航空/全日空	13:45	7	B767
	大韓航空	10:00	7	B747
北京	中国国際航空	12:50	3	B737
上海	中国国際航空	15:40	7	B757
	中国東方航空	12:55	5	A320
	中国東方航空	16:25	2	A300
香港	日本航空	10:50	3	DC10
台北	中華航空	10:10	7	A300
	エバー航空/エアニッポン	12:20	5	B767
	キャセイパシフィック航空	10:45	7	A330
マニラ	フィリピン航空	16:10	4	A330
バンコク	日本航空/タイ航空	12:00	5	A300
クアラルンプール	マレーシア航空	11:30	2	A330
シンガポール	シンガポール航空	10:40/12:30	7	B777

注 シェードした便が3つの条件を満足する便である。

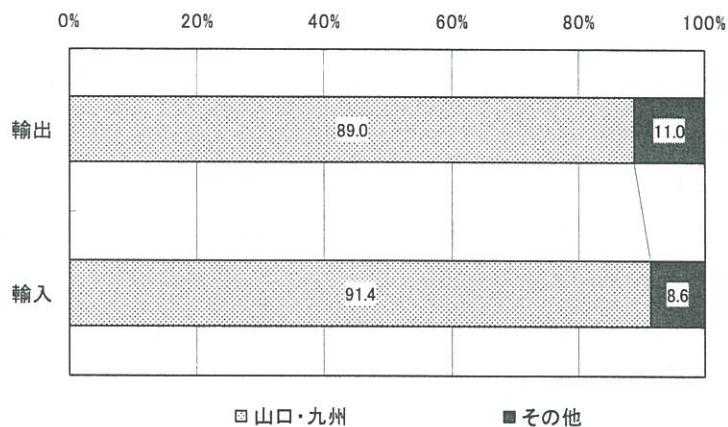
主要品目の仕向地・仕出地

	機械機器 仕向国 シェア(%)	機械機器 仕出国 シェア(%)	食料品 仕出国 シェア(%)
韓国	18.6	8.8	17.8
中国	3.0	22.1	33.5
台湾	16.8	25.1	0.0
香港	23.7	11.0	—
タイ	5.4	—	—
シンガポール	11.2	10.7	—
マレーシア	4.6	5.9	—
フィリピン	6.9	9.8	—
その他アジア	0.2	—	—
ヨーロッパ	3.5	0.9	7.7
北アメリカ	6.0	5.4	17.7
オセアニア	0.0	0.4	23.2
計	100.0	100.0	100.0

出所 平成 11 年度国際航空貨物動態調査より作成

- ・福岡空港で扱う国際貨物の国内における仕出地・仕向地の状況については、福岡空港の貨物の約90%が山口・九州地域からの貨物となっている。

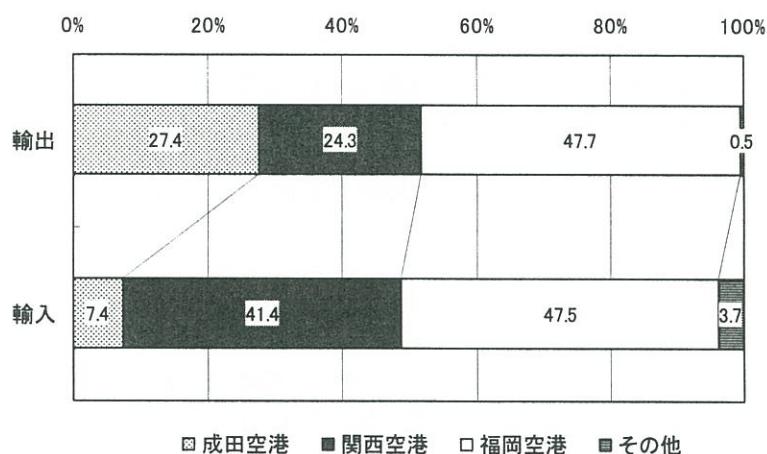
福岡空港で扱う国際貨物の国内の仕出地・仕向地



出所 平成11年度国際航空貨物動態調査より作成

- ・一方、山口及び九州地域からの輸出及び輸入貨物についても、平成11年度調査では約50%を福岡空港で取り扱っている。

山口及び九州地域の国際貨物の取扱空港



出所 平成11年度国際航空貨物動態調査より作成

- ・九州の荷主企業の多くは福岡空港を利用している（一部、鹿児島空港を利用している荷主もある）。また、福岡空港の路線が東南アジア線主体で欧米線がないため、関西や成田空港を利用するケースも少なくない。その場合、転送は関西にはトラック輸送が多く、成田は羽田まで航空輸送し、羽田から成田までトラックで横持ちするケースが多い。福岡空港からソウル経由で欧米に輸送されるケースもある。また、関西の荷主の場合、九州の工場からトラックで関西の物流拠点まで輸送して通関し、関空経由で輸出しているケースもある。
- ・「輸出入貨物に係る物流動向調査」によると、輸出はやはり福岡空港の利用が多いが、熊本県と宮崎県は成田空港がトップになっている。熊本県の場合、半導体製造装置の輸出が多く、フレーター搭載のため他県に比べて成田のシェアが高くなると推測される。佐賀県の第2位に成田が位置しているのも同じ事情が考えられる。宮崎県の場合は、物量の多いコマツ電子金属が成田を利用していることが大きいとみられる。
- ・一方、輸入は大半の県が①福岡②関西③成田の順で、福岡の利用が断然多い。例外は熊本県で、①関西②鹿児島③福岡の順になっている。同県の輸入航空貨物の品目的内訳は第1位が生きた動物すなわち牛・馬で、第2位が電気機器となっており、これが利用空港のシェアにも反映されている。すなわち、生きた動物の輸入は係留検疫施設がある鹿児島空港にチャーター便で輸送されてくるからであり、電気機器の中にはフレーターで運ばれる半導体製造装置が含まれるから、と推測される。

九州発着貨物の空港別シェア（重量ベース）

[輸出]

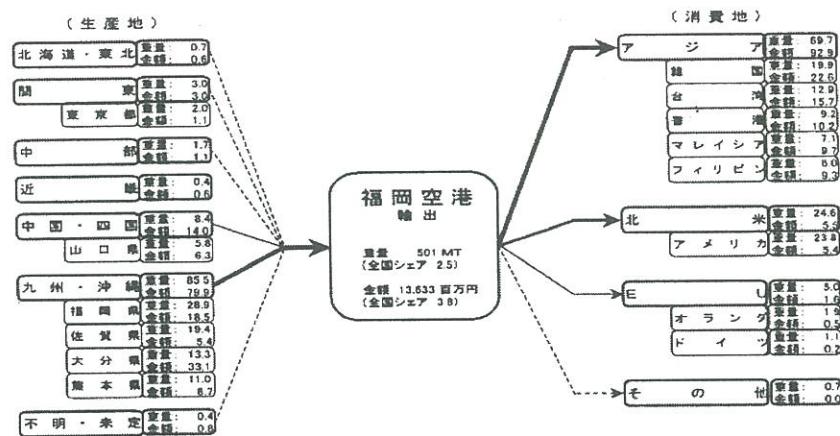
福岡=①福岡 (42.0) ②関西 (41.7) ③成田 (16.1)
 佐賀=①福岡 (64.6) ②成田 (19.1) ③関西 (16.0)
 長崎=①福岡 (49.5) ②関西 (39.7) ③成田 (10.8)
 熊本=①成田 (60.4) ②福岡 (28.0) ③関西 (10.8)
 大分=①福岡 (62.2) ②成田 (23.6) ③関西 (14.2)
 宮崎=①成田 (70.3) ②関西 (15.2) ③福岡 (14.4)
 鹿児島=①関西 (56.7) ②福岡 (28.8) ③成田 (13.7)

[輸入]

福岡=①福岡 (70.5) ②関西 (12.1) ③成田 (7.5)
 佐賀=①福岡 (65.2) ②関西 (20.3) ③小松 (10.5)
 長崎=①福岡 (61.8) ②関西 (26.1) ③成田 (12.1)
 熊本=①関西 (44.5) ②鹿児島 (36.6) ③福岡 (15.6)
 大分=①福岡 (43.3) ②関西 (35.6) ③成田 (21.1)
 宮崎=①福岡 (45.7) ②関西 (44.8) ③成田 (9.2)
 鹿児島=①福岡 (82.3) ②関西 (13.1) ③成田 (4.5)

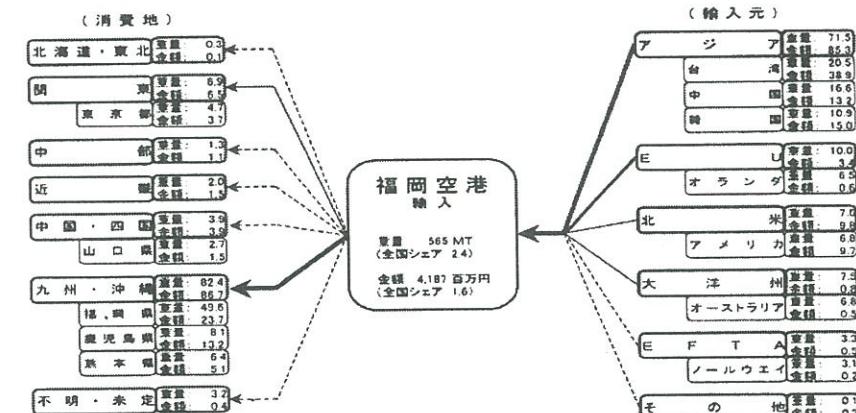
- ・また、全国の税関が2001年8月に実施した輸出入物流動向調査にもとづく「輸出入貨物に係る物流動向調査」による福岡空港の輸出入物流構造は、次図に示すとおりである。

福岡空港の物流構造（重量ベース）



[輸出]

生産地 : ①九州地方 (85.5%) ②中国・四国地方 (8.4%) ③関東 (3.0%)
 ①福岡県 (28.9%) ②佐賀県 (19.4%) ③大分県 (13.3%) ④熊本県 (11.0%)
 輸出先 : ①アジア (69.7%) ②北米 (24.6%) ③E U (5.0%)
 ①アメリカ (23.8%) ②韓国 (19.9%) ③台湾 (12.9%) ④香港 (9.2%) ⑤マレーシア (7.1%) ⑥フィリピン (6.0%)
 主要品目 : ①電気機器 (44.1%) ②ゴム製品 (14.1%) ③魚介類及び同調整品 (9.1%)
 ④一般機械 (6.6%)

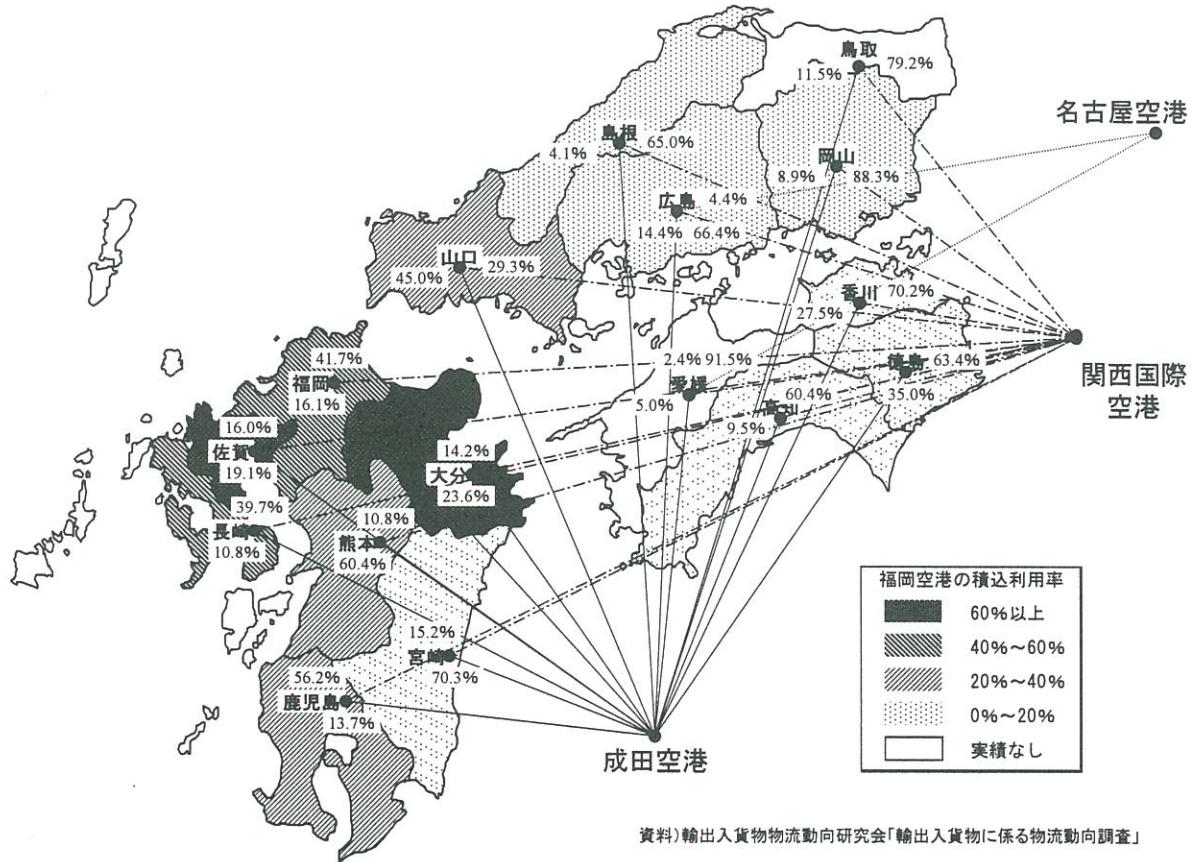


(注) 1. 国中の複数は、○○空港全体の輸出量(額)を又は輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
 2. 線の区分は、次のとおり
 — 30%以上、— 10%以上30%未満、--- 5%以上10%未満、--- 5%未満。

[輸入]

消費地 : ①九州地方 (82.4%) ②関東地方 (6.9%) ③中国・四国 (3.9%)
 ①福岡県 (49.6%) ②鹿児島県 (8.1%) ③熊本県 (6.4%) ④長崎県 (5.9%)
 輸入元 : ①アジア (71.5%) ②E U (10.0%) ③北米 (7.6%) ④大洋州 (7.5%)
 ①台湾 (20.5%) ②中国 (16.6%) ③韓国 (10.9%) ④タイ (9.2%)
 主要品目 : ①魚介類及び同調整品 (25.0%) ②電気機器 (17.6%) ③その他の動植物性原材料 (12.9%)

福岡空港における積込貨物の集荷圏と各県の利用状況(2000年9月調査)



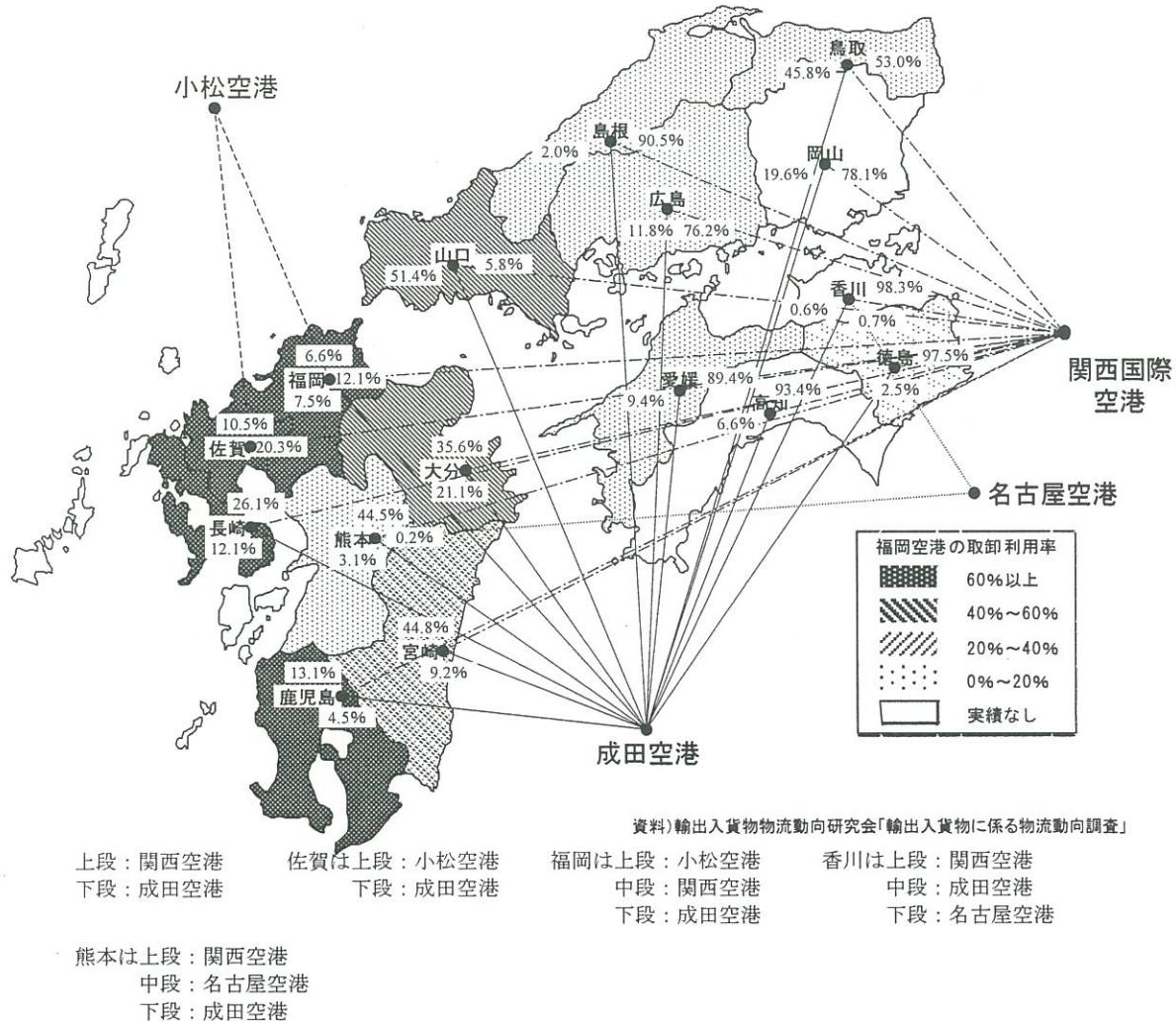
資料)輸出入貨物物流動向研究会「輸出入貨物に係る物流動向調査」

上段：関西空港
下段：成田空港

愛媛は上段：名古屋空港
下段：成田空港

広島は上段：名古屋空港
中段：関西空港
下段：成田空港

福岡空港における取卸貨物の集荷圏と各県の利用状況(2000年9月調査)



(3) 回復に向かう福岡空港の物量

- IT不況で 2001 年に大きく落ち込んだ福岡空港の貨物取扱量は、2002 年の年明け以降、輸出物量が回復に向かっている。これは主要品目である IC の輸出量が 2 月から対前年比で増勢に転じているため、これを反映して 3 月の福岡空港の輸出貿易額は 782 億 3,800 万円、前年同月比 8.2% 増となり、12 カ月ぶりにプラスとなった。
- 門司税関福岡税関支署によると、平成 13 年 3 月から平成 14 年 3 月までの福岡空港における IC の輸出入実績の月別推移は次表に示すとおりである。

福岡空港における最近の物流動向

(単位=千個、%)

月	輸出	前年比	輸入	前年比
01/3	419,825	80.6	52,231	45.5
4	440,525	93.0	43,414	38.2
5	410,800	79.4	47,044	36.7
6	431,875	81.2	44,506	32.7
7	425,484	78.7	46,364	51.3
8	394,895	69.6	49,082	53.5
9	371,484	68.1	42,080	50.0
10	367,655	69.4	38,217	39.5
11	447,690	94.8	38,050	42.5
12	403,417	88.0	22,625	27.7
02/1	358,689	89.4	24,888	40.2
2	390,061	106.1	24,186	46.3
3	488,685	116.4	31,654	60.6

- 一方、FACTL の貨物取扱量も 1 月以降、輸出がプラスに転じ、3 月には輸入もプラスとなって、航空荷動きの回復をうかがわせている。FACTL の年明け以降の貨物取扱量の推移次表に示すとおりである。

FACTL における最近の物流動向

(単位=トン、%)

	輸出	前年比	輸入	前年比
02/1	1,775	110.8	2,250	78.4
2	1,989	120.5	2,428	81.4
3	2,342	122.6	3,526	109.1

(4) 福岡空港における国際貨物取り扱いに係る今後の課題

①輸出貨物のリードタイム短縮

- ・福岡空港における国際航空貨物の特徴で、輸出の約 50%を占めている半導体等電子部品は、福岡空港の高い利便性もあり九州内では最大の航空貨物としての輸出拠点となっている。しかし、こうした製品は受注から納入までの期間が厳しく管理され、少しでも生産のための時間を確保するため製品輸送にかかる時間はできるだけ短縮することが常に求められている。
- ・現在、九州地域からの半導体等製品の輸出については、アジア方面は福岡空港から、欧米方面は成田空港または関西空港からが基本となっており、一部福岡空港からソウル経由を利用する場合もある。利用する航空便は、福岡空港からは出荷翌日の午前から昼にかけての便、成田空港及び関西空港からは出荷翌日の夜のフレーターに搭載されるのが一般的となっている。
- ・福岡空港では工場出荷から航空便搭載出発まで半日から 1 日程度を要しており、今後、リードタイムを短縮するためには本来は出荷当日における航空機への搭載が望ましい。
- ・こうしたなかで、今後は中部国際空港の供用開始や関西国際空港の着陸量低減化等により、本格的な 24 時間運用が進展することが考えられる。また、企業のリードタイム短縮ニーズも進展することも予測される。
- ・このような状況において、今後、九州における企業が製品の迅速な輸送を確保して競争力をもちえるためには、九州地域においても深夜早朝に利用できる航空便が必要であり、24 時間運用の可能性のある新北九州空港からの深夜早朝便運航が求められる。
- ・深夜早朝においては、旅客便（ベリー）では旅客の時間帯ニーズに合わないため、フレーターの運航が基本になるものと考えられる。運航パターン例としては、アジア方面については主要空港（複数の空港ではなく、ハブ的機能を持った 1~2 の空港）への直行便、欧米方面については関西空港から深夜に欧米方面へ出発するフレーターに接続する便などが考えられる。
- ・新北九州空港のみでフレーター運航に必要な物量が確保できない場合には、2 空港で貨物を集めることも考えられる。また、アジア方面の場合、新北九州空港の 24 時間運用を有効活用するためには新北九州空港が経由地となることも考えられる。

②午前便の多方面化

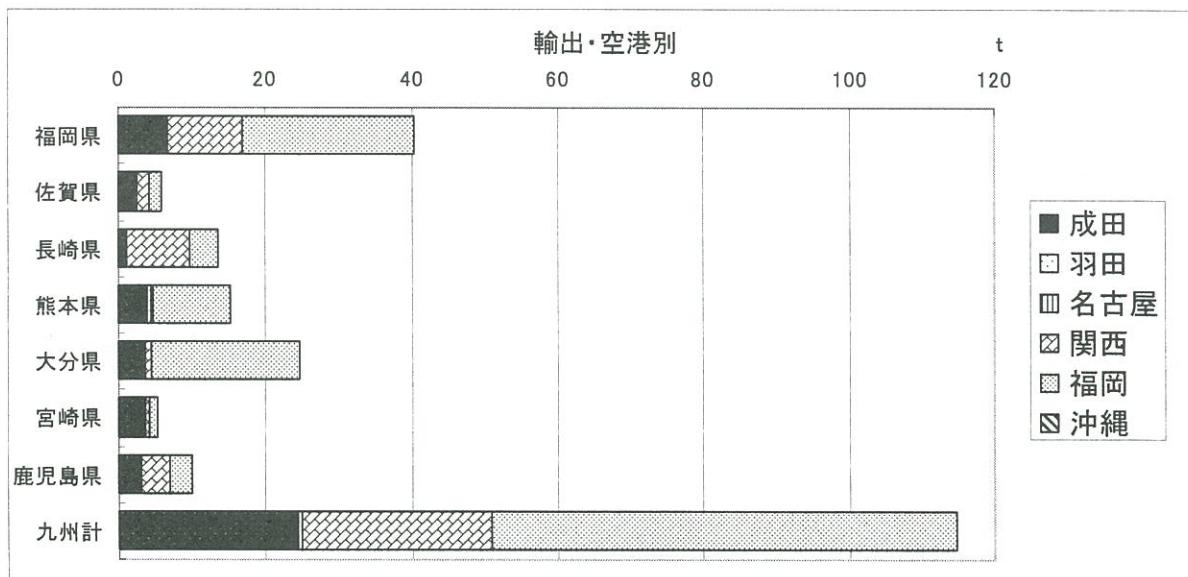
- ・福岡空港において午前から昼にかけて運航される主要都市は、先に見たようにソウル、台北、シンガポール等である。福岡空港の運航が容量限界に近づいていることを考慮すると、今後他のアジア主要空港への便を増加させること、特に午前中に出発便を運航させることはむずかしい状況にあるものと考えられる。
- ・一方、今後大きな成長が見込まれ、外国企業による投資が増大すると考えられる中国について、九州との間の輸送能力の確保を図るために、貨物にとって利便性の高い便、特に午前中に出発する便の運航拡大が望まれる。
- ・福岡空港においても、今後、フル ILS 化、機材の大型化、運航路線の再編成等が進むものと考えられるが、さらに多方向多頻度化が要求される際には、新北九州空港を補完的に活用することにより、増大が予測される九州・中国間の航空貨物に対応していくことが必要である。

4. 九州各県の利用空港別及び税関別国際航空貨物の状況

(1) 輸出

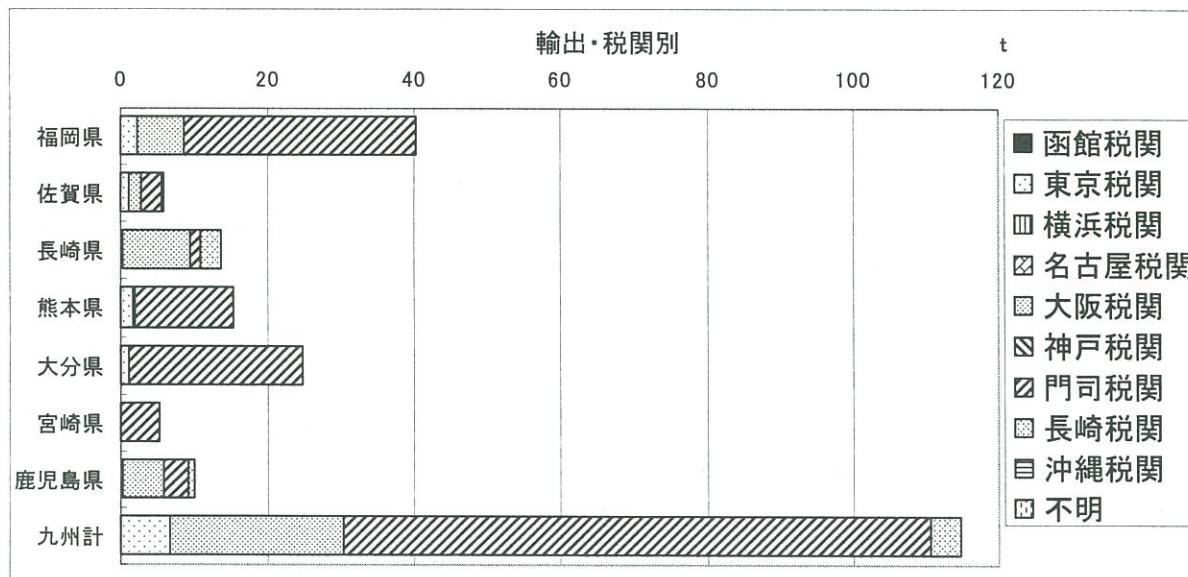
- 九州各県における輸出国際貨物の状況を利用空港別及び税関別にみると、空港別にみる成田空港のシェアに比較して税関別にみる東京税関のシェアは低くなってしまっており、逆に福岡空港のシェアに比較して門司税関のシェアが高く、門司税関において通関手続きを行った後に成田空港へ保税転送されているものと考えられる。

九州各県の利用空港別輸出国際貨物量



「平成 11 年度国際航空貨物動態調査報告書」(運輸省航空局)を基に作成
調査日 : H11.11.10

九州各県の利用税関別輸出国際貨物量

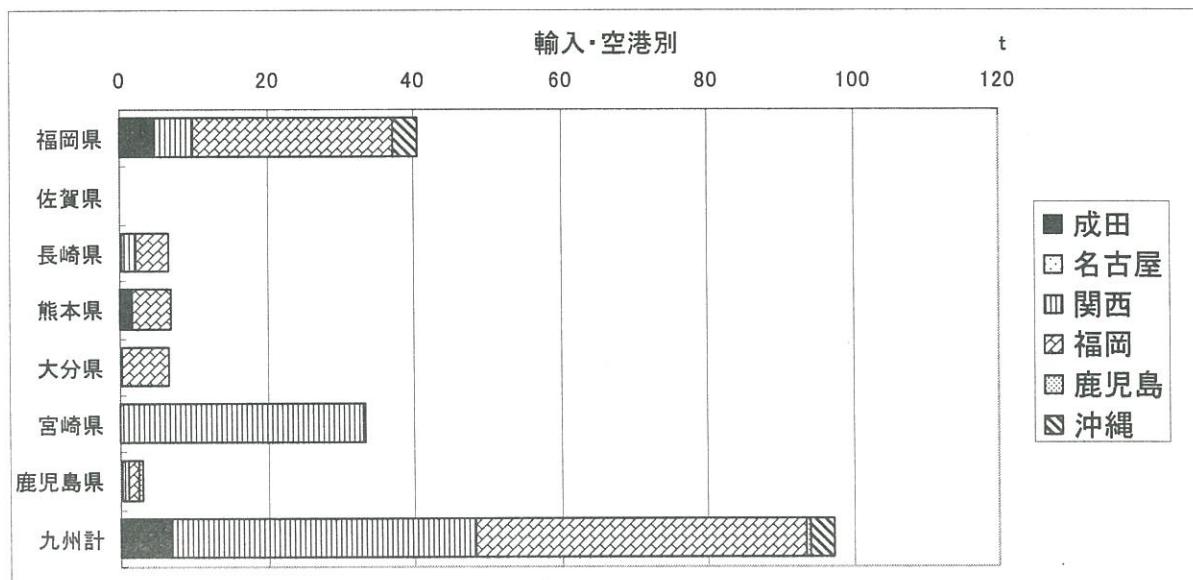


「平成 11 年度国際航空貨物動態調査報告書」(運輸省航空局)を基に作成
調査日 : H11.11.10

(2) 輸入

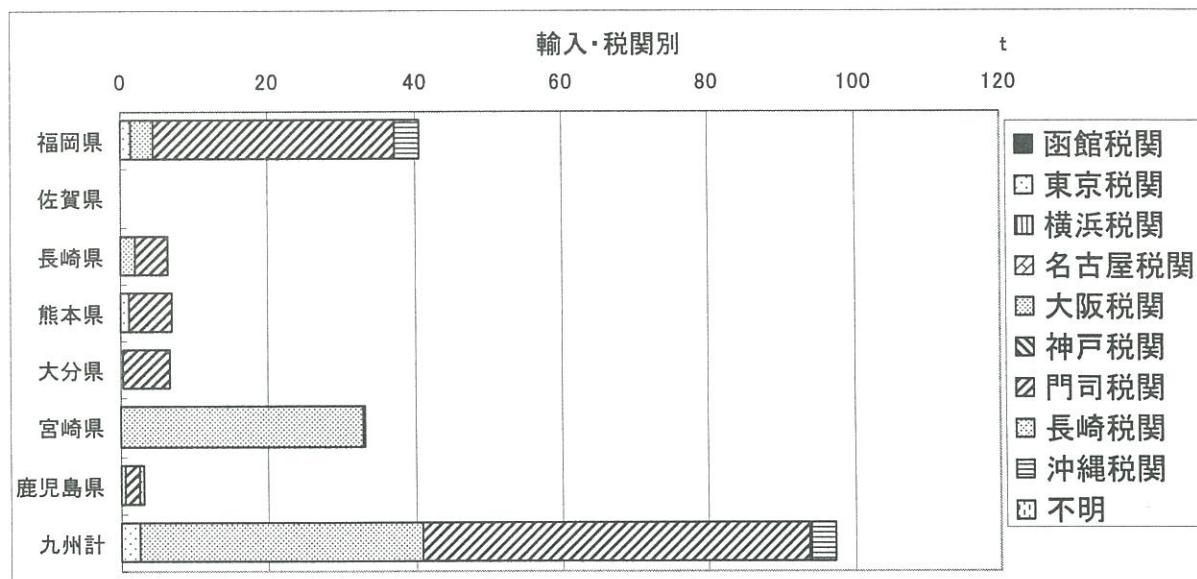
- 輸入についても、輸出と同様空港別にみる成田空港のシェアに比較して税関別にみる東京税関のシェアは低く、福岡空港のシェアに比較して門司税関のシェアが高くなってしまっており、保税のまま福岡へ転送され、門司税関において通関手続きが行われていることがわかる。
- これら輸出入の状況から、内貨転送と利用空港における通関手続きによるもの他に、保税転送と発着地における通関手続きによる輸出入が行われていることが伺える。

九州各県の利用空港別輸入国際貨物量



「平成 11 年度国際航空貨物動態調査報告書」(運輸省航空局)を基に作成
調査日 : H11.11.10

九州各県の利用税関別輸入国際貨物量



「平成 11 年度国際航空貨物動態調査報告書」(運輸省航空局)を基に作成
調査日 : H11.11.10

5. 九州各県の国際航空貨物利用空港別状況

- 九州・沖縄各県の国際航空貨物の利用空港別状況は下表のとおりで、福岡空港、関西国際空港、成田空港の3空港でそのほとんどを占めている。

九州各県の利用空港別輸出入国際航空貨物の状況

九州各県	九州各県からの輸出航空貨物積出空港別状況										単位:MT、百万円		
	福岡空港		鹿児島空港		関西空港		成田空港		羽田空港		名古屋空港		
	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額	
福岡県	144.9	2525.4	-	-	143.9	1957.9	55.5	1169.1	-	-	-	-	0.7 22.7
佐賀県	97.5	729.8	-	-	24.2	362.4	28.8	1363.3	-	-	-	-	0.5 78.6
長崎県	20.8	314.9	-	-	16.7	185.7	4.5	113.8	0.0	0.6	-	-	-
熊本県	55.2	1182.9	-	-	21.3	292.5	119.0	2854.7	1.2	30.6	0.4	0.0	-
大分県	66.6	2559.7	-	-	15.2	563.1	25.3	815.2	-	-	-	-	-
宮崎県	7.1	356.7	-	-	7.4	227.5	34.4	657.5	-	-	-	-	0.0 1.2
鹿児島県	35.7	1275.9	0.5	0.0	69.7	2900.3	17.0	1104.4	-	-	1.2	75.1	-

輸出入貨物流動動向研究会「輸出入貨物に係る物流動向調査(平成13年8月)」を基に作成
調査期間:H12/9/1～H12/9/7(7日間)

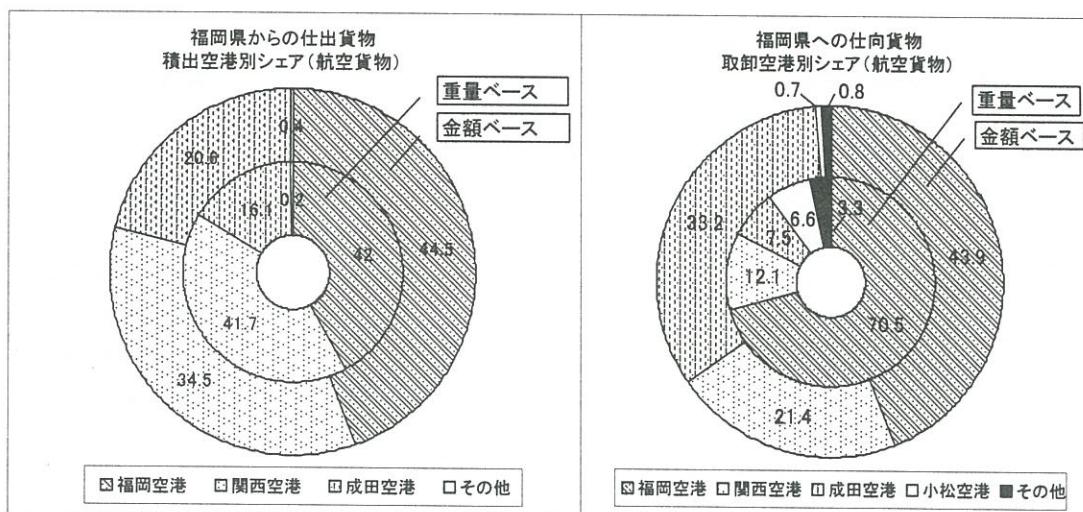
九州各県への輸入航空貨物取卸空港別状況

九州各県	九州各県への輸入航空貨物取卸空港別状況										単位:MT、百万円					
	福岡空港		鹿児島空港		那覇空港		関西空港		成田空港		小松空港		名古屋空港		その他	
	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額	重量	金額
福岡県	279.9	992.6	-	-	-	-	48.0	483.9	29.8	750.7	26.2	15.8	-	-	13.1	18.1
佐賀県	31.9	175.2	-	-	-	-	9.9	70.1	-	-	5.1	32.6	-	-	2.0	24.2
長崎県	33.4	733.8	-	-	-	-	14.1	225.2	6.5	202.0	-	-	-	-	-	-
熊本県	36.2	213.9	84.9	50.6	-	-	103.2	289.5	7.2	159.0	-	-	0.5	0.7	-	-
大分県	19.9	757.3	-	-	-	-	16.4	167.3	9.7	1398.4	-	-	-	-	-	-
宮崎県	17.4	202.2	-	-	-	-	17.0	275.6	3.5	32.7	-	-	-	-	0.1	17.4
鹿児島県	45.3	552.3	-	-	-	-	7.2	279.9	2.5	671.2	-	-	-	-	-	-

資料:輸出入貨物流動動向研究会「輸出入貨物に係る物流動向調査(平成13年8月)」を基に作成
調査期間:H12/9/1～H12/9/7(7日間)

上表から、福岡県の国際航空貨物の利用空港別シェアをみると次のグラフのとおりである。

福岡県の輸出入国際航空貨物利用空港別シェア



6. 航空需要の見通し

(1) 航空需要動向

①拡大する東アジア市場

- ・製造業の立地、国内生産拠点の位置づけ・役割は、国際分業の趨勢やアジアの経済成長、市場の拡大、地域間の競争力等により、常に状況を変化させている。
- ・当面は、労働コストの安価な東アジア、東南アジアへのシフトがさらに進むことが予測される。北部九州における国際物流についても、産業立地構造の変化に大きく影響を受けるものと考えられる。
- ・一方、消費市場も中国を中心に拡大することが予測され、巨大化する中国市場への出荷・調達物流が増大することが予測される。その多くは中国国内に立地することが考えられるが、日本を含む海外からの輸入拠点（中国にとっての）が、インセンティブ次第では地勢的に便利な九州に立地することも考えられる（EUの物流拠点であるアイルランド・ダブリンのような位置づけ）。

②マクロでみた航空需要動向

- ・IATAが最近発表した2006年までの航空旅客輸送量（座席キロベース）の予測では、アジア域内は年間5.3%、アジア～欧州間5.0%、欧州域内4.4%、北米～欧州間3.0%となっている。アジア域内では、中国路線が年間8.5%という高い伸び率が予測されている。
- ・また、ボーイング社の2001年から2021年の20年間における航空貨物輸送量（2002年発表）の需要予測では、中国国内において平均年10.3%という高い伸びが示されている。さらに、中国を除いた世界全体の平均的な伸び率は年6.2%であるのに対して、中国を含むアジア域内では年8.4%、アジア～北米間で7.5%、アジア～欧州間は7.0%と、アジアにおける高い航空貨物需要の増大を予測している。

(2) 新北九州空港における国際航空貨物需要の考え方

①ベリー輸送

- ・新北九州空港からの国際旅客便によりベリー貨物として東アジアへ輸送できる輸送容量は、B737～B767の運航を前提とすると、ソウル（日1往復）、釜山（週5往復）、香港（日1往復）、広州・上海・台湾等（全部で週7往復）の各路線が実現した場合、週あたり約856トン（年約4.5万トン）程度が考えられる（福岡空港における路線設定状況や航空会社の動向から想定）。

内訳：
・B767のベリー貨物搭載容量：20トン×3便×2＝120トン／週

・B737～A320のベリー貨物搭載容量：16トン×23便×2＝736トン／週

- ・このとき、ベリー貨物の重量ロードファクターを65%とすると、新北九州空港において、東アジアへのベリー貨物として年間約3万トンの取り扱いが期待できる。この数値は、現在の福岡空港における国際航空貨物取扱量の約50%に相当する。

②フレーター輸送

- ・フレーターについては、東アジア等の短距離路線においては、大型機の運航もフルペイロード

において可能である。しかし、北米や豪州、欧州への長距離運航を行う場合においては、滑走路長が 2,500mでは、離陸重量は制限されることとなる。したがって、中・長距離においては中型機（例：ANA の B767-300F、フェデックスが所有する A310 や UPS が所有する B757 等の中型フレーター）を中心とした運航が必要である。

- 一般に、中型機の搭載能力は約 30 トンであり、重量ロードファクターを 65%（成田空港における推定値）、定期便として 1 日 1 往復運航すると、年間取扱量は約 1.4 万トンとなる。この数値は貨物フレーター 1 路線を維持するために必要な基礎需要量にほぼ相当する。

試算：30 トン × 65% × 2 × 365 = 1.4 万トン／年

- 基礎需要量が確保できれば定期化が可能となるが、それまではスポット貨物の取り扱いをベースに、タイムリーで素早い対応を利点としたチャーター運航を行っていくことも考えられる。

③取り扱いに係る目標値

- 新北九州空港においては、国際旅客定期便による年間約 3 万トンに、デイリーでのフレーターが実現した場合の年間約 1.4 万トンを加え、年間約 4.4 万トン程度を当面の取り扱い目標値として想定される。
- さらに、物流の多い特定荷主の囲い込みや集荷力のあるインテグレーター等の立地により、需要の増加が期待される。

参考：国際旅客チャーター便

- 国際旅客チャーター便については定期便と異なり需要に応じて旅客をつみ取れることもあり、福岡空港においても年々増加している。現在の北九州空港においても、チャーター運航が大幅に増えている。北米、欧州路線のように、定期化できるまでの需要量の確保は当面はむずかしいが、仕立て方によっては一定量の旅客がある路線については、一般にトラフィックライトによる制約も少ないとから、チャーターによる運航が拡大することが予測される。
- 新北九州空港においても、相当量の国際チャーター便の運航が考えられる。

参考：福岡空港における国際チャーター便の運航状況

H8	H9	H10	H11	H12
広島 348	広島 351	新千歳 419	新千歳 574	新千歳 550
新潟 286	新潟 277	広島 215	名古屋 296	名古屋 296
鹿児島 169	名古屋 202	名古屋 181	函館 209	函館 284
岡山 148	鹿児島 177	那覇 160	福岡 197	福岡 234
仙台 122	函館 164	新潟 152	那覇 196	那覇 149
名古屋 109	岡山 157	函館 141	広島 119	仙台 146
秋田 104	新千歳 146	福岡 138	長崎 108	広島 146
米子 104	仙台 129	仙台 106	宮崎 100	宮崎 115
高松 95	長崎 128	富山 91	仙台 92	鹿児島 95
新千歳 92	那覇 123	長崎 82	富山 73	松山 79
富山 89	福岡 87	鹿児島 80	鹿児島 63	新潟 78
小松 87	富山 85	熊本 67	秋田 61	長崎 70
出雲 71	高松 85	宮崎 67	高松 60	富山 64
松山 70	小松 79	福島 62	新潟 60	秋田 58
福岡 69	福島 62	鳥取 60	鳥取 51	福島 55

注：数値は国際旅客チャーター便の運航実績で片道ベース

第3章 北部九州都市圏における複数空港活用の あり方

の用去、航空機の運航をめぐる問題、市議院大講演、第一回の講
話

第3章 北部九州都市圏における複数空港活用のあり方

1. 海外における複数空港役割分担の事例

(1) 海外における複数空港活用の動き

- ・欧州においても、空港整備には長期間の歳月を要することから、これまで空港容量に余裕のある早い時期から将来需要に対応した次期の展開や新空港が計画されてきた。しかし、公共投資に対する財政的な制約や環境問題等から、容易に新空港整備・計画は進まない状況にある。こうしたなかで、近年の航空需要の増大を背景に、欧州においても主要な大都市圏における既存空港の有効活用が課題となり、近隣空港との連携や空港間アクセスの整備、混雑解消と空域確保のために航空管制の整備が喫緊の課題となっている。
- ・欧州委員会・イルドフランス開発都市化研究所によってとりまとめられた研究レポート「欧州における代替空港機能」においても、欧州における空港の容量不足に対するために、①空港と高速鉄道を直結させた航空と鉄道との補完によるネットワーク形成と、②国際ハブ空港の利用の最大化を行うための複数空港の最適化、③近隣地方空港の活用とアライアンスによる接続便の確保などの方策が必要という方向性が示されている。

(2) 複数空港活用の事例

- ・同一都市圏に複数空港が立地する欧米の主要都市では、いくつかの役割分担の事例がある。
- ・代表的な例は、同一の空港セクターが管理・運営する空港間での役割分担である。A D Pが所管するパリのシャルル・ド・ゴール空港、オルリー空港、B A Aが所有するロンドンのヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港等（企業体としてはそれぞれ独立）といった例である。
- ・一方、近年では、これらの大規模空港間での調整にとどまらず、地域航空が中心で利用頻度の低い近隣の空港を積極的に活用する動きもある。ロンドンのシティー空港やルータン空港の活用、パリでは中心部から1時間、ブリュッセルまで40分、ロンドンまで1時間30分という位置に立地するリール空港を短中期的に活用する計画がこれにあたる。
- ・また、この他に、当局が政策的に役割分担を誘導した例としては、モントリオールのミラベル空港やパリのル・ブルージュ空港などがあげられるが、一般には、特に制約のない状況において結果的に役割分担が実現している。
- ・基本的には、混雑している大規模な拠点空港に対して、近接して立地し、ある程度の規模と機能を備えた空港が、特定の役割を受け持っているケースが多い。

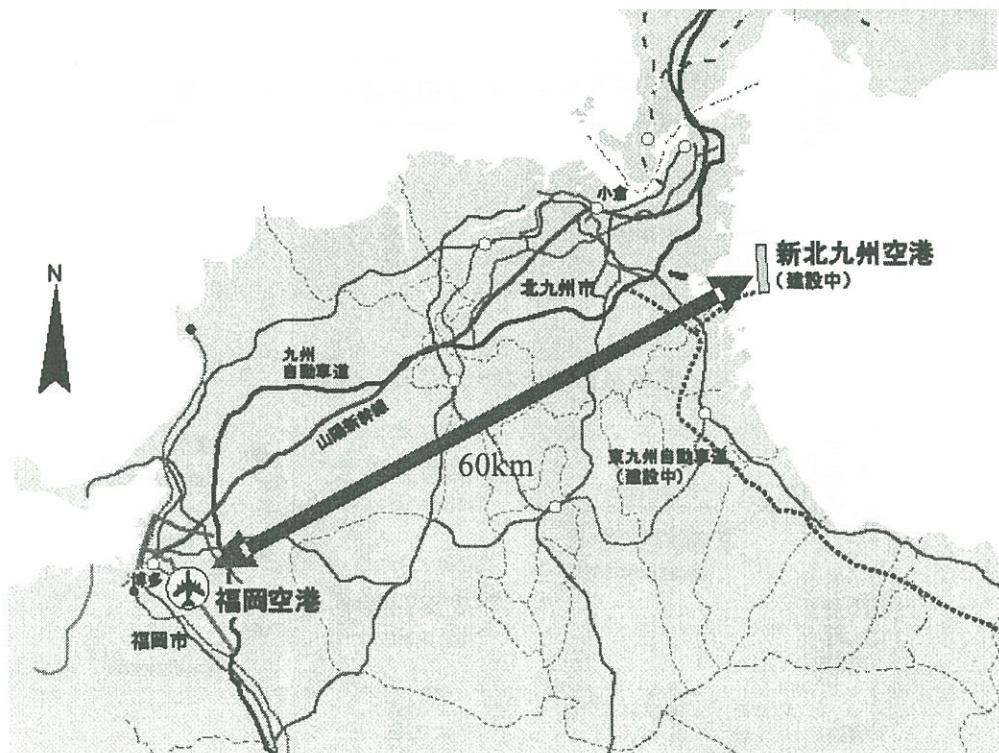
欧米における役割分担のパターン

役割分担の事例	
都市中心部から離れた空港に貨物を集約 (フレーター運航を実現)	モントリオール／ミラベル空港 ロンドン／スタンステッド空港
二次的空港として低コストキャリアが集結 (旅客ニーズへの対応)	ロンドン／スタンステッド空港 ロンドン／ルートン空港 フランクフルト／ハーン空港 ワシントン／ボルチモア空港
チャーター便を特定の空港に集約 (旅客ニーズへの対応) *過去にヒースローのチャーター便乗入制約があった	ロンドン／ガトウィック空港 ロンドン／スタンステッド空港
小型機が主体となるジェネラルアビエーション機能を特定の空港に集約 (機材の混合による混雑を解消)	パリ／ル・ブルージュ空港 ニューヨーク／ティータボロ空港

2. 北部九州における複数空港活用の必要性

- ・北部九州においては、これまで福岡空港が事実上、唯一の国際航空の拠点として機能し、効率的な航空物流のシステムを提供してきた。しかし、今後の国内航空需要の増大と九州及び近接する東アジア地域の航空需要の増加に対して、空港容量が限界に達することが予測されている。また、ピーク時における空港混雑問題も喫緊の課題となっており、空港利用に係る制約が航空貨物の取り扱いに係る利便性の相対的な低下を招き、北部九州の産業に係る競争力向上の阻害につながる可能性も否定できない。
- ・一方、中部国際空港の供用開始や、羽田空港の再拡張による容量拡大、成田空港の平行滑走路2,500m化等の大都市圏における空港整備の進展等に伴って、国内での空港間競争も激化することが予測されている。
- ・こうしたなかで、荷主の要求水準や貨物ニーズも常に変化しており、時代環境に応じて航空物流は最適化、効率化が求められていくことになる。
- ・したがって、北部九州の都市圏全体で、今後の増大する航空需要へ対応し、航空物流に係る航空便益の確保を図るために、当該地域に立地する複数の空港を有効に活用し、地域全体の競争力の向上に貢献していくことが必要である。
- ・福岡空港においては今後も旅客便を中心とした路線形成が進むものと考えられる。新北九州空港においては特に貨物便に注力した路線形成が重要な点である。
- ・新北九州空港と福岡空港は、直線距離にして60km（高速道路利用で所要時間概ね60分程度）の位置関係にあり、同じ広域都市圏に立地しており、旅客と貨物の両面から2空港が相互に有效地に活用されることが地域発展には不可欠である。

新北九州空港と福岡空港の位置関係



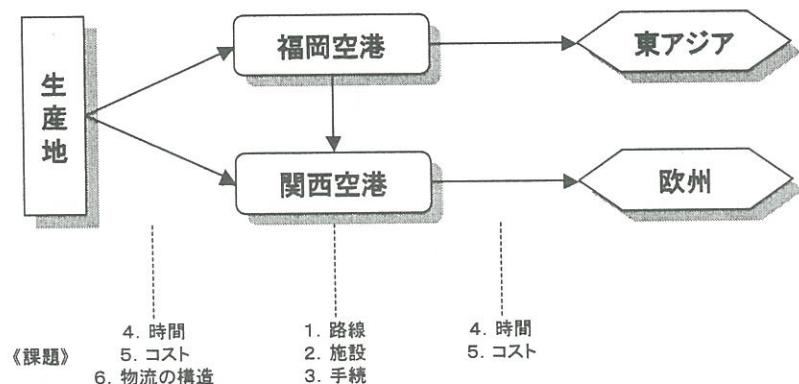
(1) 荷主企業・物流事業者の認識とニーズ

①新北九州空港に対する期待

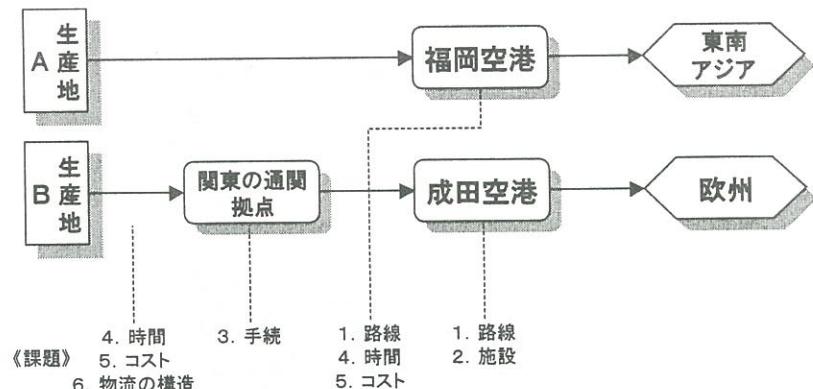
- ・荷主企業・物流事業者が有する現状の課題をベースに、これまでに様々な調査において行ったヒアリング調査等をふまえて、新北九州空港への評価をとりまとめると下表のとおりとなる。
- ・新北九州空港に対して最も期待が高いのはリードタイムの短縮と、コスト削減への期待である。

現状の物流パターン（出荷経路）に係る課題

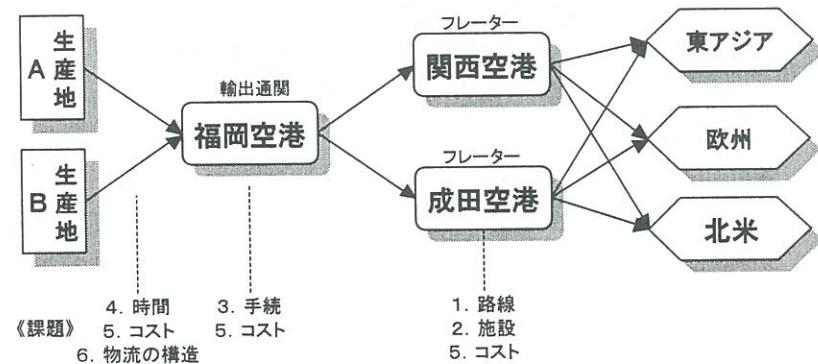
< 電機メーカー（A社）の事例 >



< 半導体メーカー（B社）の事例 >



< 精密機械メーカー（C社）の事例 >



荷主企業・物流事業者からみた新北九州空港の優位性（現時点での認識）

凡 例

有 利 (優れている)	やや有利	同 等	やや不利	不 利 (劣っている)
↔		→		
◎	○	△	▲	×

項 目		日本全体で の優位性	西日本での 優位性	九州内での 優位性
		対成田空港	対関空空港	対福岡空港
1. 路 線	①長距離国際線の存在	×	×	▲
	②便数の多さ	×	×	▲
	③乗り入れエアラインの多さ	×	×	▲
2. 施 設	①24時間利用可能	△	△	◎
	②大型機材が就航可能	×	×	▲
	③貨物ターミナル施設の充実	×	×	○
	④特殊貨物の扱い	×	×	△
	⑤空港外の通関拠点	×	×	△
3. 手 続	①CIQ運用時間の延長（24時間化）	×	▲	○
	②CIQ体制の充実	×	▲	○
4. 時 間	①生産地（九州）からのリードタイム	○	○	△
	②消費地（関東・関西）へのリードタイム	×	×	△
	③海外（欧米）へのリードタイム	▲	▲	△
	④海外（東アジア）へのリードタイム	○	○	△
5. コスト	①着陸料	◎	○	△
	②空港施設使用料	△	△	△
	③生産地からの輸送コスト	◎	○	△
	④消費地への輸送コスト	×	▲	△
6. 物流の 構 造	①複数のフォワーダーの存在	×	×	▲
	②新たな荷主の開拓	×	▲	△
	③東京中心の物流構造	×	▲	△
	④フォワーダーの意向	×	▲	△

注：各種ヒアリング結果等よりまとめたもの。現時点での荷主企業及び物流事業者の認識による

②荷主企業の意志決定と空港選択のメカニズム

- ・輸送手段や空港選択のメカニズムについて荷主企業等へのヒアリングをもとにとりまとめる。

意志決定に係る一般的なイニシアティブ

項目	輸出	輸入
フォワーダーの決定	主に荷送人	主に荷受人
通関場所の決定	荷送人またはフォワーダー	主に荷受人
国内輸送手段の決定	主に荷送人	主に荷受人
国内輸送の経費負担	荷送人	荷受人
空港の決定	荷送人またはフォワーダー	主に荷受人
国外輸送手段の決定	荷送人・荷受人の相談または両者のどちらか	荷送人またはフォワーダー
国外輸送の経費負担	主に荷送人	主に荷受人

●輸出の場合

- ・国内での輸送の決定や輸送経費負担は、概ね荷送人が輸送の決定権を持ち、決めるとともに支払いしている。
- ・積み出し空港の決定については、通関場所を決定する際と同じく、荷送人が決めるケースが多いが、フォワーダーが決めるケースも多い。
- ・国外への輸送手段を決める場合は、荷送人が荷受人の双方により契約でどちらかが決めるようであり同数となっている。この運賃の負担は、荷受人の方が負担するケースが、荷送人が負担するケースを少し上回っている。
- ・輸出の場合は、F O B 扱いで国内でかかる運賃等経費と積み込みまでの管理責任を負うことから、自社で管理しやすい場所まで責任を持って荷物管理を行い、航空機等に乗せてからの運賃等経費や管理責任を荷受人の負担としていることで、荷受人任せにしているケースが多く、反対に荷送人が経費負担を行う場合は、荷物管理に対する自社責任を重視している企業であると考えられC I F の仕切値で扱っていると思われる。

●輸入の場合

- ・仕切り値を見ると、輸出と同様に発地側サイドの売主が貨物を本船に積み込むまでの諸経費・通関料など一切の費用・危険を負担するF O B で扱われることが多かった。
- ・通関場所については、荷受人が決めるところが多く、フォワーダーが決めるところもある。これは、今後発生する国内輸送経費についても荷受人が負担することとしているため、出来る限り自社の都合の良い場所にしていることが理由と思われる。
- ・国内での輸送に係る決定は、荷受人が決める場合が多いが、フォワーダーが決める場合もある。輸出の場合と異なるのは、発地側のF O B 仕切であり、航空機搭載後の運賃などの経費は荷受人持ちとなり、国内運賃も含んでフォワーダーと契約を行うためである。また、国内運賃等の経費負担は、概ね荷受人が支払いすることとなっている。

注：通常、海上輸送では輸出はF O B（本船渡価格）、輸入はC I F（保険料運賃込価格）で取り扱われるが、航空貨物はF O B 契約が多く、フライト便に搭載された後の仕向国デ

リバリーは相手先企業の運送責任となる。

- ・着地空港の決定については、荷受人が決める場合が多いが、荷送人やフォワーダーが決めるケースもある。
- ・国外への輸送手段を決める場合は、荷送人か荷受人の双方により契約でどちらかが決めているものが多い。運賃の負担は、荷受人の方が負担するケースが多い。これは輸入に際し、荷受人は運賃を負担する力を十分に持っていると推察され、フォワーダーに任せた方が便利であると解される。

●意志決定のメカニズム

- ・以上のことから、輸送手段や通関場所、空港の決定に際しては、主に荷送人、荷受人、次いでフォワーダーの判断が大きく影響していることがうかがえる。また、これらの決定に際しての荷主及びフォワーダーの判断基準としては以下の点が考えられる。

選択に係る判断基準	
荷送人（荷主）が複数の事業者からの競争でフォワーダーを選定する場合	<ul style="list-style-type: none">○選定の前提<ul style="list-style-type: none">・複数の大手事業者の立地→ 競争によるコストダウンの可否・複数の航空会社の立地→ 競争によるコストダウンの可否○選定の条件<ul style="list-style-type: none">・輸送価格・リードタイム・輸送品質の最適化の可能性 (荷主が年間契約を前提にフォワーダー間で入札) (F O B が多く国内輸送分も一括委託が多い)
主にフォワーダーが利用する航空会社及び空港を選定する場合	<ul style="list-style-type: none">○航空会社の選定条件<ul style="list-style-type: none">・仕向地毎にある複数便の混載メニュー→ 混載貨物として対応容易性・特定航空会社との仕入関係→ 輸入・輸出スペースの一括仕入の状況・直行便の存在、定時性（欠航リスク等と代替性） → リードタイムの短縮、積み替えによるリスク低減の可能性・大都市圏空港の複数社、多頻度なベリー輸送の存在 → 價格競争による低運賃化、蔵置等の時間短縮・倉庫費用の低減の可能性○空港選定に係る条件<ul style="list-style-type: none">・国内多方面からの集荷・配送の容易性 → 貨物の大ロット化による低廉化、効率化の可能性・横持ち輸送（国内輸送）に係る負担程度の低さ (例：大阪～成田間、福岡～関空間の陸上輸送コストは、最大で1kg当たり30円程度、最低で20円程度。また、時期が特定され輸送量があらかじめ定まっている貨物（定常貨物）の場合、成田空港利用の輸送条件（リードタイム・コスト）に相当するように航空会社（または自治体等）が輸送コストを負担する例もある)・利便性の高い大規模物流拠点の存在→ 輸送商品の付加価値化の可能性・C I Qや薰蒸施設等の充実→ 総合力としての輸送商品メニュー構築が可能（多様な荷主ニーズへの対応、多様な品目の取り扱いが可能）・逐次貨物、時期貨物、緊急貨物の利用の容易性

(2) 北部九州における国際航空ネットワークの状況と方向性

① 路線形成の考え方

- ・ 基本的には、現状の定期旅客便のネットワークをベースに今後も展開していくこととなる。
- ・ したがって、これまでの需要の張り付き方、路線設定の状況をベースに、今後の航空需要動向をふまえて北部九州における国際航空ネットワーク形成の可能性を考えていく必要がある。
- ・ また、成田空港や関西空港、中部空港における航空会社の利用動向、数年単位で変化するトラフィックライトによる制約条件等によっても、国際航空ネットワーク形成の方向性に影響を受けることも念頭におく必要がある。

② 路線形成状況からみた方向性

- ・ 福岡空港における平成14年8月時点の国際旅客定期便は経由便を含めて21路線が運航している。国際旅客便のなかで、ソウル、上海、台北の3都市は需要量があり、日あたり直行便2便以上でデイリー運航となっている。これらの中国・韓国・台湾の主要都市間の航空需要は、今後も拡大していくことが予測される。
- ・ また、北京及び香港については日あたり2便程度の便数があるものの、現在は経由便も多く、利便性を考慮すると、今後は直行化が進むことが十分に想定される。
- ・ 中国の他都市への路線ネットワークは、経由便が多い状況であるが、関西空港と同程度の路線数となっている。中国の他都市への路線拡充については、トラフィックライトの関係等にもよるが、北部九州の地理的な近接性を勘案すると、経済交流の活発化が期待され、中国地方都市との路線設定が拡充されていくことが予測される。
- ・ 今後はこれらの経由路線が直行路線となるなど、他空港に開設されている廈門、重慶、昆明、瀋陽、天津等に新たな路線が開設されることも想定される。
- ・ 中国を中心とした航空貨物需要の増大により、フレーターの定期化についても十分に可能性があるものと考えられるが、ベリーの充実によっては、かなり限定的な路線となることが考えられる。また、インテグレーターについては、当面は単独路線は考えられず、大都市圏を発着する路線の経由地としての可能性を探ることとなろう。

(3) 新北九州空港における国際航空ネットワーク形成の考え方

① 基本構造

- 考えられる基本構造は下記のとおりである。

旅客定期便については福岡空港での取扱能力を超える需要の取り込み

(地域における最適な空港選択+母都市需要の発展・拡大)

+

貨物フレーター (定期便及びチャーター)・旅客チャーター運航受け入れ

+

国内・国際リージョナル航空のベース (貨客両面から少量・緊急輸送に対応)

福岡空港	新北九州空港
<ul style="list-style-type: none"> 旅客路線中心のベリー運航 既存の運航航空会社、フォワーダーの立地集積を生かした多様な品目の取り扱い、多方向路線形成 	<ul style="list-style-type: none"> 東アジア路線におけるソウル等の需要地間ディリー運航 フレーターの運航 (タイムリーで素早い運航) →スポット貨物の取り扱い 深夜早朝時間帯における運航 当該地域の企業集積、物流インフラ集積を生かした特化貨物と取り扱い 動植物などの検疫、輸入生鮮品・食品等の国内出荷用の空港内流通加工等を伴う貨物の取り扱い 少量・緊急輸送に対応 など

- なお、今後の航空需要動向、これまでの需要の張り付き方、路線設定の状況をベースに新北九州空港における国際航空ネットワーク形成の可能性を考察すると、当面、定期路線では年間約39万人の国際旅客規模が目標となる。この数値は、現在の新千歳空港、仙台空港の実績をやや下回る数値であり、新福岡空港調査会において試算された新福岡空港の国際旅客需要値の約10%弱程度を取り込んだ値に相当する（新福岡空港調査会によると福岡空港においては2010年には国際旅客440万人の規模が想定されている）。
- 福岡空港における路線設定状況等より、新北九州空港における路線を想定すると、例として下記の旅客数が想定される。

新北九州空港において想定される国際航空ネットワーク例（供用開始～5年程度の目標）

想定路線	想定便数 (出発ベース)	想定機材	平均座席数	想定旅客数 (出発+到着)
ソウル	7便	B737～A320 クラス	150	76,000人
釜山	5便	B737～A320 クラス	150	54,000人
香港	7便	B737～A320 クラス	150	76,000人
台北	3便	B767 クラス	230	50,000人
その他中国	5便	B737～A320 クラス	150	54,000人
東南アジア	7便	B737～A320 クラス	150	76,000人
計	34便			386,000人

注：ロードファクター（座席利用率）は航空会社の採算に見合う70%に設定。

なお、B737 クラスにおいては貨物は基本的にバルク搭載となる。

参考：福岡空港における路線開設状況

路線	週便数			本邦キャリア	外国キャリア
	直行便	経由便	計		
ソウル	21		21	JL/(NH)	KE/(OZ)
ブサン	9		9		KE/OZ
濟州	5		5		OZ
北京	3 (3)	9 (6)	12 (9)		CA/MU
上海	14		14		CA/MU
大連	4		4		CA
青島	3		3		WH
西安		3	3		WH
武漢	2		2		CZ
桂林		2	2		CZ
広州	2		2		CZ
成都		7	7		CA
香港	3	11	14	JL	CX
台北	19		19	(EL)	CI/(BR)/CX
マニラ	4		4		PR
バンコク	5		5	(JL)	(TG)
クアラルンプール	2		2		MH
シンガポール	7		7		SQ
ティンバーサル	3		3		GA
グアム	7		7		CO
ホノルル	7		7	JO	
合計	120 (120)	32 (29)	152 (149)		

注1 北京及び合計欄の()内は到着便を示す

2 キャリア欄の()内は共同運航の場合を示す

資料 2002年8月スケジュール(JTB時刻表より)

参考：主要国際空港における路線開設状況

	成田	関西	名古屋	福岡
香港	91(7)	34(14)	7(7)	3(11)
上海	62(1)	28	27	14
北京	59(7)	16(5)	7	3(9)
大連	19	7	2	4
広州	13	7		2
青島	6	4		3
廈門	5	3		
西安	4(2)		(9)	(3)
成都	4	2		(7)
重慶	2		3	
昆明	2			
瀋陽	2	2(2)		
天津		2	2	
武漢				2
桂林				(2)
路線数	12	10	7	10

注 ()内は経由便で外数

資料 2002年8月スケジュール(JTB時刻表より)

第4章 新北九州空港活用に係る可能性と方向性

封回式の封筒用紙の風呂敷包装紙と其の書道

（その二）

（その三）

（その四）

（その五）

（その六）

（その七）

（その八）

（その九）

（その十）

（その十一）

（その十二）

（その十三）

（その十四）

（その十五）

（その十六）

（その十七）

（その十八）

（その十九）

（その二十）

（その二十一）

（その二十二）

（その二十三）

（その二十四）

（その二十五）

（その二十六）

（その二十七）

（その二十八）

（その二十九）

（その三十）

（その三十一）

（その三十二）

（その三十三）

第4章 新北九州空港活用に係る可能性と方向性

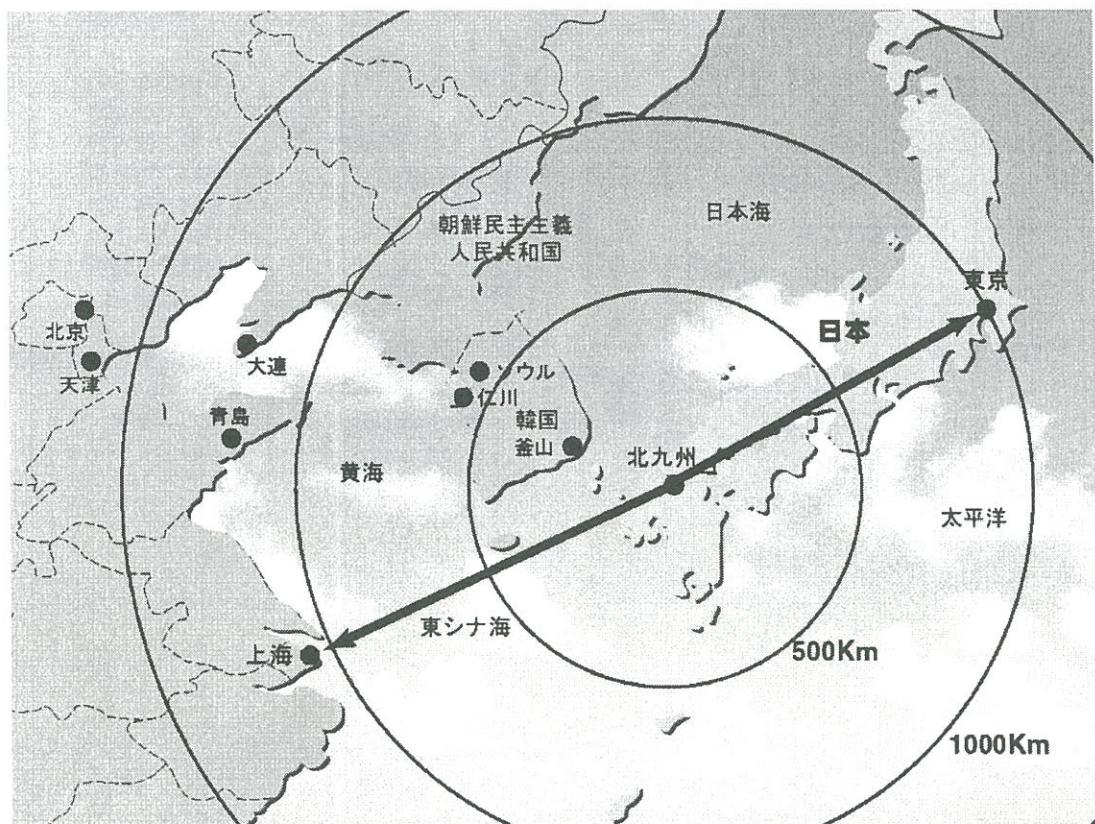
1. 新北九州空港の優位性

- ・新北九州空港の主な優位性・特徴としては下記の点をとりあげることができる。

- ①地勢的に東アジアに近い立地条件
- ②近隣国（韓国等）との交流基盤
- ③北部九州都市圏を背後圏にもつ需要ポテンシャル
- ④大規模な国際港湾機能・充実した国内輸送インフラとの連携
- ⑤中距離国際線をカバーする滑走路長（現計画 2,500m 滑走路）
- ⑥24時間運用可能な海上立地

(1) 地勢的に東アジアに近い立地条件

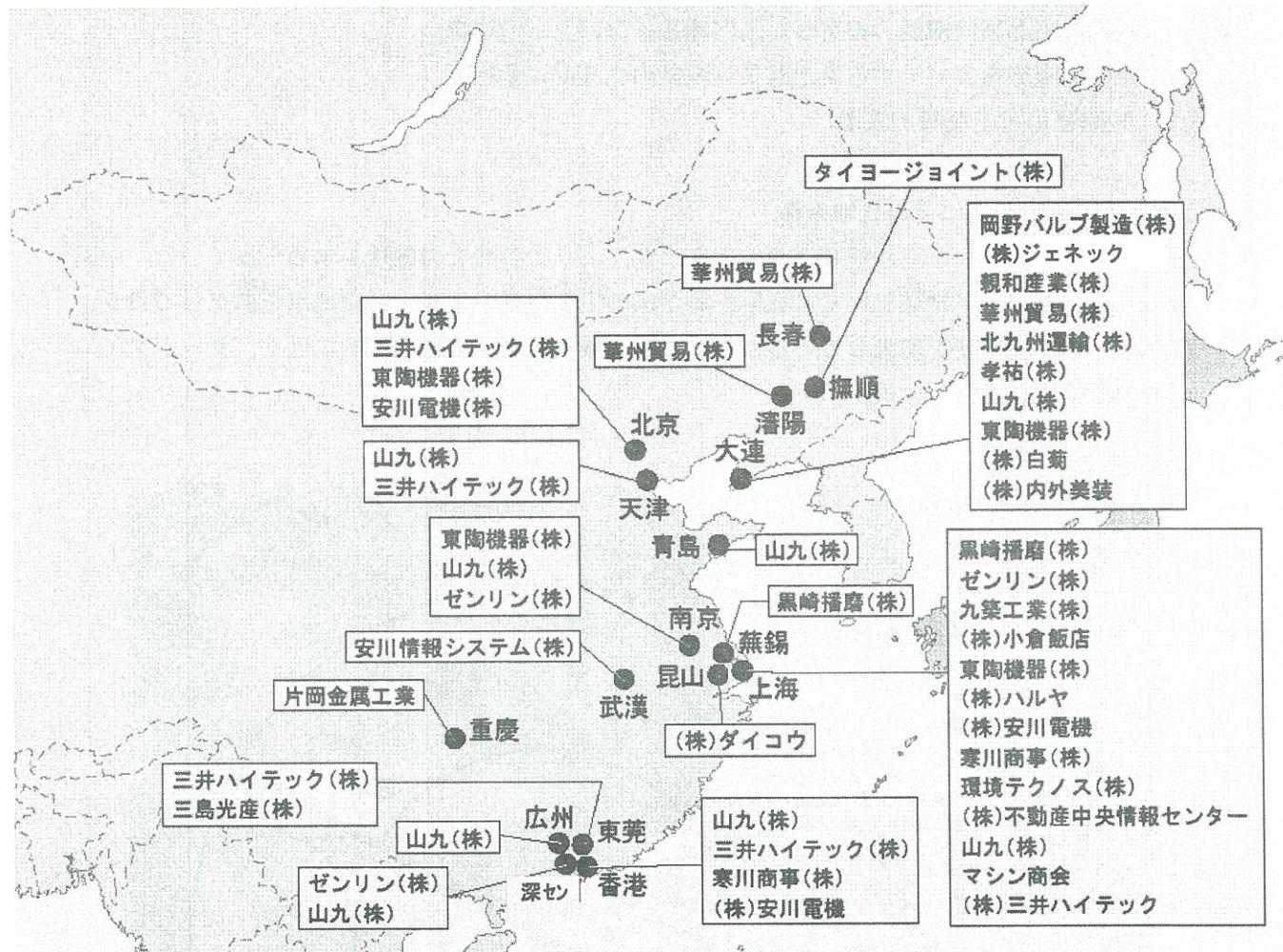
- ・SCM、インテグレートサービスの拡大により、より短時間での輸送が求められている。中国をはじめ、東アジア地域においては近年、わが国の主要企業が生産・販売拠点を拡充しており、わが国との物流需要が増大している。北部九州地域は東アジアに地勢的に近く、リードタイム面での優位性を備えている。



(2) 近隣国（韓国等）との交流基盤

- ・北部九州は歴史的にも韓国や中国との結びつきが深く、交易・交流が盛んである。現在、福岡空港における韓国路線はソウル、釜山、濟州の3路線、中国路線は北京、上海、広州、西安、成都、大連、青島、武漢、香港の9路線が設定されている。
- ・こうしたなかで、北九州市から様々な企業が中国各都市へ進出しており、今後も増加することが予測されている。

北九州市から中国への進出企業



- ・また、現在の北九州空港において、滑走路長 1,600mによる制約のなかで、これまで韓国6都市（仁川、済州、ソウル、釜山、慶州、襄陽）、中国4都市（上海、大連、天津、北京）、ロシア1都市（ウラジオストック）へ、平成3年～14年にかけて35回（予定を含む）のチャーター便の運航が実現し、約2,200人（発着ベース）が利用している。また、北九州市では地勢的な優位性を發揮し、インバウンドの活性化に注力しており、平成15年度においても、韓国、中国、台湾、グアムへ約20便程度の国際チャーター便（年間2,000人の利用）が計画されている。
- ・また、北九州市は1979年に大連市（中国）と友好都市を提携し、1996年には大連駐日本経済貿易事務所西日本代表処が北九州市に開設されている。さらに、仁川国際空港を有し、首都ソウルに近接した重工業産業が集積する仁川広域市（韓国）と1988年に姉妹都市となっており、1998年には仁川広域市貿易事務所が北九州市に開設されている。

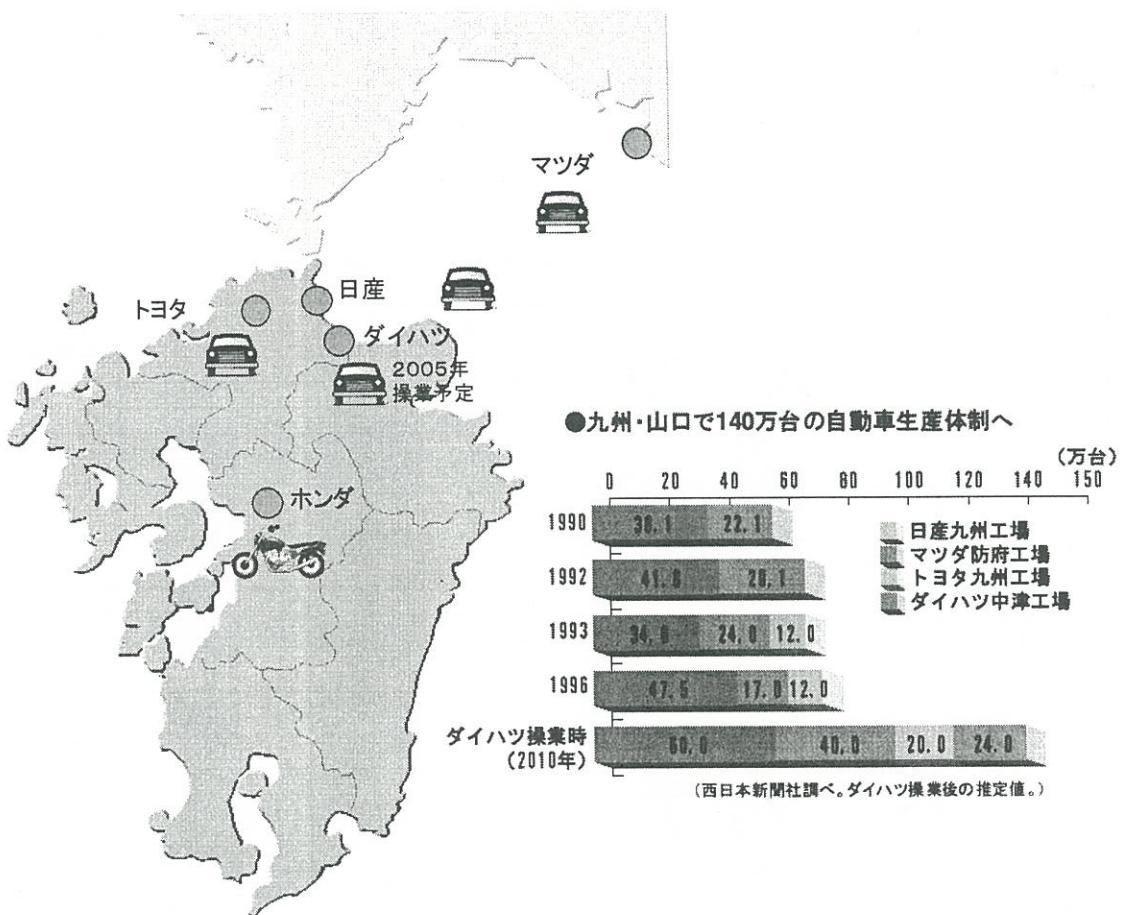
北九州空港における国際チャーター便の実績

No	実施年度・月日	目的地	機種（定員／規格）	航空会社	日本人旅客	外国人旅客
1	平成3年度 4.11～4.12	韓国（仁川直轄市）	MD-87 (120/134)	日本エアシステム	104	
2	7.20～7.22	韓国（済州島）	B737-400 (161/161)	アジア航空	88	
3	3.11～3.13	韓国（済州島）	B737-400 (161/161)	アジア航空	131	
4	平成5年度 6.30～7.3	韓国（仁川直轄市）	F-100 (107/107)	大韓航空	91	
5	平成6年度 11.11～11.11	韓国（ソウル市）	B737-400 (161/161)	アジア航空		161
6	平成7年度 1.26～1.28	韓国（済州島）	MD-87 (125/134)	日本エアシステム	125	
7	7.17～7.19	韓国（仁川・ソウル市）	F-100 (107/107)	大韓航空	103	
8	1.19～1.23	日本（北九州市他）	F-100 (107/107)	大韓航空		102
9	平成8年度 3.07～3.08	韓国（ソウル市）	F-100 (107/107)	大韓航空	97	
10	3.25～3.27	韓国（済州島）	F-100 (107/107)	大韓航空	78	
11	平成9年度 2.10～2.12	韓国（仁川・ソウル市）	F-100 (107/107)	大韓航空	105	
12	平成10年度 5.27～5.30	韓国（釜山、慶州、仁川・ソウル）	F-100 (107/107)	大韓航空	96	
13	8.07～8.10	韓国（仁川・ソウル市）	F-100 (107/107)	大韓航空	104	
14	平成11年度 7.17～7.19	韓国（済州島）	F-100 (107/107)	大韓航空	104	
15	平成12年度 5.17～5.20	中国（上海）	MD-87 (110/134)	日本エアシステム	91	
16	5.19～5.21	中国（上海）	MD-87 (110/134)	日本エアシステム	107	
17	9.16～9.18	中国（大連）	MD-87 (100/134)	日本エアシステム	99	
18	3.18～3.21	中国（天津・北京）	MD-87 (85/134)	日本エアシステム	75	
19	平成13年度 7.02～7.06	中国（大連・北京）	A320 (85/150)	中国南方航空	45	75
20	8.21～8.24	ロシア（ウラジオストク）	YK-40 (22/22)	ウラジオストク航空	19	
21	8.24～8.28	ロシア（ウラジオストク）	YK-40 (22/22)	ウラジオストク航空	18	
22	10.11～10.13	韓国（釜山）	SAAB340B (36/36)	日本エコムьюター		18
23	10.13～10.14	韓国（釜山）	SAAB340B (36/36)	日本エコムьюター	36	
24	10.13～10.14	韓国（釜山）	SAAB340B (36/36)	日本エコムьюター	36	
25	10.14～10.16	韓国（釜山）	SAAB340B (36/36)	日本エコムьюター	36	
26	12.04～12.05	韓国（釜山）	SAAB340B (36/36)	日本エコムьюター	36	
27	1.19～1.21	韓国（仁川・ソウル市）	MD-87 (120/134)	日本エアシステム	108	
28	平成14年度 5.25～5.27	韓国（ソウル）	F-100 (107/107)	大韓航空	68	107
29	7.09～7.11	韓国（ソウル）	F-100 (107/107)	大韓航空	86	
30	9.25～9.27	韓国（ソウル）	F-100 (107/107)	大韓航空	83	104
31	10.26～10.28	韓国（ソウル）	F-100 (107/107)	大韓航空	78	
32	11.01～11.04	韓国（襄陽）	F-100 (107/107)	大韓航空	64	104
33	11.30～12.02	韓国（ソウル）	F-100 (107/107)	大韓航空	63	105
34	2.8～2.11	韓国（襄陽）	F-100 (107/107)	大韓航空	未定	未定
35	(予定) 3.15～3.16	韓国（釜山）	SAAB340B (36/36)	日本エコムьюター	未定	未定

(3) 北部九州都市圏を背後圏にもつ需要ポテンシャル

- ・北部九州には、政令市の福岡市と北九州市を抱え、約200万人の消費人口を有している。また、自動車産業をはじめ、航空貨物需要につながる製造業が幅広く展開している。

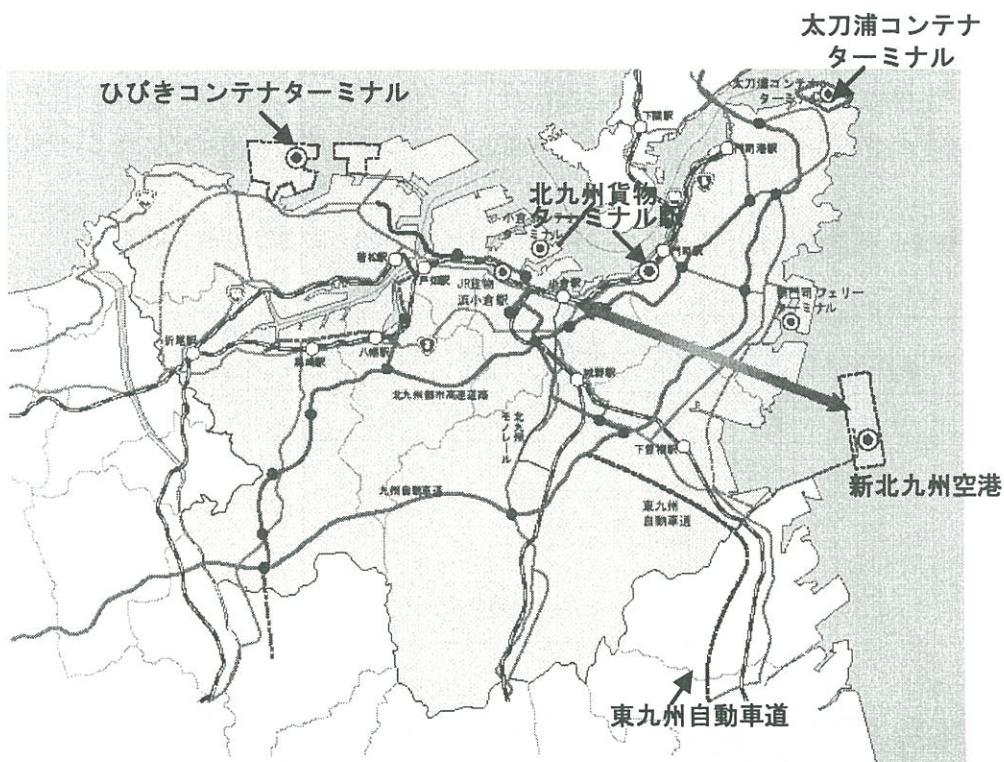
北部九州における自動車産業の立地状況



(4) 大規模な国際港湾機能・充実した国内輸送インフラとの連携

- 北九州市では、「北九州市国際物流特区」構想を策定し、大水深港湾、新北九州空港、高速道路、鉄道貨物の充実した交通・物流インフラを活用し、産業集積を図り、わが国の中でも国際競争力を有する総合物流拠点の形成を目指している。

北九州市における貨物ターミナル



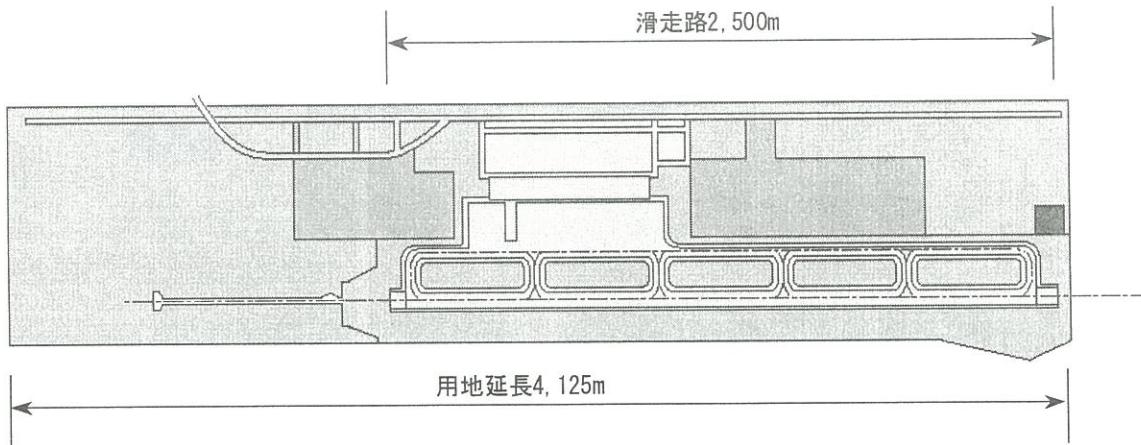
(5) 中距離国際線をカバーする滑走路長（現計画 2,500m滑走路）

- ・大型機による長距離国際線の運航はむずかしいものの、滑走路 2,500mにおいても B767-300F、B757F による中・長距離運航はほぼ問題なく行うことができる。また、大型機による貨物フレーターの運航範囲は、概ね航行距離 2,500 マイル程度（B747-400F の場合）までであるが、着陸重量（到着便）においては、北米や豪州からの運航も離陸は最大重量において可能である。
- ・したがって、滑走路 2,500mを有する新北九州空港においては、大型機による韓国、中国、香港等の東アジア各都市などの短距離路線、中型機クラスによる中・長距離路線の運航が可能な状況である。
- ・しかし、今後貨物空港としての拠点性が高まり、大型機において制約無く東南アジアや欧米等への直行輸送が求められるようになれば、3,000m以上の滑走路長を有することが不可欠となる。

新北九州空港におけるペイロード（滑走路長 2,500mにおける最大積載量）

（単位：L／F）

機材	アジア			オセアニア	北米				欧州
	香港	バンコク	シンガポール	シドニー	アンカレッジ	ホノルル	ロサンゼルス	ニューヨーク	フランクフルト
B747-400	100	95	88	59	72	65	44	27	49
MD-11	90	75	68	39	52	46	23	—	29



(6) 24 時間運用可能な海上立地

- ・24 時間運用は、海上部に立地し、陸域に対する騒音等の環境影響がほとんどないことが条件となる。わが国で、現在 24 時間運用が実現している空港は新千歳空港、羽田空港、関西国際空港、那覇空港である（整備中の中部国際空港も 24 時間運用となる）。
- ・今後、大都市圏に 1 空港は 24 時間運用空港が必要となる時代に入ることが想定され、九州山口都市圏においては、新北九州空港以外に 24 時間運用が可能な空港はいまのところ存在しない。旅客の移動は深夜午前 1 時～5 時にかけてはほとんどないが（世界的にみてもこの時間他の需要は限られている）、貨物に関してはインテグレートサービスが必要となる貨物を中心に荷動きの時間帯であり、需要は拡大していくものと考えられている。

参考：正月用の切り花需要等に対応するとともに、オフタイムの機材稼働率向上をねらって、JAL は旅客便 777-300 型機による羽田～那覇間の深夜の貨物フレーター（臨時便）を平成 14 年の年末（～12 月 27～29 日）にかけて 14 往復運航実施した。過去最大の臨時便の規模（これまでの最高は 4 往復）であり、約 580 トンの貨物が取り扱われた。潜在的な需要は相当量あるものと考えられる。また、航空会社の機材効率面からも、このような機材の使い方が今後も拡大することが予測される。

わが国の 24 時間運用空港

空港種別	空港名	カーフュー時間帯	備 考
第 1 種	新東京国際	23:00～6:00	
	東京国際	なし	23～6 時の離着陸は新 C 滑走路を使用
	関西国際	なし	
	大阪国際	22:00～7:00	
第 2 種	新千歳	なし	23～7 時の離着陸は 6 回以下に限定
	名古屋	21:00～7:00	
	福岡	22:00～7:00	
	那覇	なし	



2. 新北九州空港活用の方向性

(1) 北部九州における複数空港活用の基本的な考え方

- ・北部九州都市圏を中心とする多様な航空貨物ニーズに対応するためには、新北九州空港と福岡空港の2空港を有効に活用していくことが必要である。特に、市場競争力を高めるためにはリードタイム短縮と輸送コスト削減が必要であり、新北九州空港と福岡空港の2空港との相互補完的な活用を図ることにより、これらを実現することが求められる。
- ・特に、新北九州空港においては、現状の福岡空港での対応がむずかしい輸送ニーズに対してキャッチアップしていくことが必要である。具体的には、福岡空港における旅客便でのハンドリングがむずかしい特殊貨物や重量・長尺貨物等の取り扱い、インテグレーターが望む深夜便の運航、ベリー輸送により割安となる早朝便の運航、動物検疫など近隣施設立地による優位性のある貨物の取り扱い等を新北九州空港において積極的に推進していくことが考えられる。
- ・また、中国路線等の今後需要拡大が想定される地域への多方向化・多頻度化に対応するとともに、航空会社間の適正な競争の促進のためにも、新北九州空港と福岡空港の2空港を有効に活用していくことが必要である。

(2) 新北九州空港の方向性

- ・新北九州空港を有効に活用するために、下記の方向性が考えられる。

区分	対象圏域	役割	方向性	課題等
1 次 圏	新北九州空港 貨物勢力圏	ターミナルデ マンドを吸収	・旅客便の最大活用（基 礎需要の確保）	→貨客一体の路線形成 →空港近傍における新たな需 要自体の創出
2 次 圏	九州・四国全域 (西日本)	九州では福岡 空港の補完、四 国方面では関 西空港の補完	・特色ある東アジア路線 誘致（独自路線の誘 致）・東アジアの拠点空 港を活用した欧州・北 米輸送ルートの構築	→福岡空港利用貨物を含む北 部九州圏域における広域集 配システムの構築 →中国市場の開拓、市場開放 に伴う新興拠点とのネット ワーク構築 →仁川空港をハブとするネッ トワークへの接続
3 次 圏	大都市圏・全国	ゲートウェイ としての中継 貨物取り扱い 大需要地向け 流通加工拠点 として活用	・特定荷主・特定企業に 対応した輸送サービ ス・24時間運用可能空 港としての利点活用	→国内航空輸送システムの構 築（陸・空） →大都市圏空港（羽田空港、 成田空港、関西空港）との 接続利便による構築 など →国際長距離路線の寄港地ネ ットワークへの組み入れ →インテグレーターの中継基 地化 →国際物流特区としての活用

3. 新北九州空港活用の条件

- ・新北九州空港において国際航空貨物取り扱いを促進するためには、競争優位性の確保、基礎需要の取り込み、新しい輸送モデル・物流ビジネスモデルの構築が必要である。

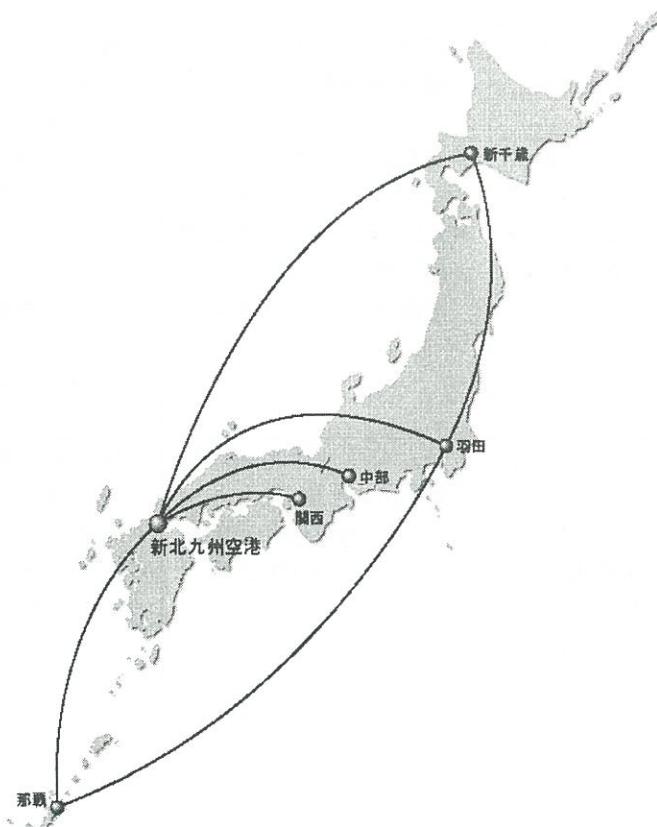
(1) 競争力優位性の確保

- ・航空利用者（貨客両面から）にとってのメリットを引き出すために、既往の施設条件のなかで、空港利用・利便性を最大化することが求められる。

①運用時間の拡大

- ・SCMが進展するなかで、企業の競争力向上の観点からも、リードタイムの短縮が不可欠である。そのためには、出荷当日に航空機への搭載が可能となり、九州地域から深夜に出発する航空便（フレーター中心）と北部九州都市圏を市場とする貨物の配達時間を早めるための早朝到着便（ベリー中心）の利用拡大を図ることが必要である。
- ・しかし、完全24時間運用には、相当のコストも必要とし、また空港施設のメンテナンス上も完全24時間運用はむずかしいことから、当面は運用時間を最大限拡大することが考えられる。首都圏及び近畿圏との深夜・早朝便に関しては現在でも相当量の需要があるものと予測されており、今後さらに需要地・大都市間を結ぶ深夜・早朝路線の形成により、需要拡大が進むものと考えられる。

わが国の空港における24時間運用ネットワークイメージ



②CIQ体制の整備

- ・国際便の運航にあたり、入国管理局、税関、検疫所等による CIQ 業務が実施となる。旅客等の出入国または貨物の輸入は原則として指定空港において行うこととされており、出入国管理、通関及び検疫については、現在全国で各法律別に 21 空港ないし 22 空港が指定されている。また、植物防疫及び動物検疫については、各法律別に 32 空港、31 空港が指定されている。CIQ 業務は、指定空港においては、常駐している CIQ 機関の職員または当該空港を担当する近隣の CIQ 職員が実施するが、非指定空港においては、運航計画について事前の許可等を CIQ 機関が行った場合に、臨時の措置として近隣の CIQ 機関の職員が出張して実施している。
- ・新北九州空港においては、できる限り指定空港の要件を満たし、CIQ 体制を整備することにより、貨物取り扱いに係る利便性を向上させる必要がある。
- ・特に運用面では、深夜・早朝、休日における開庁の実施と円滑化が求められる。

CIQ 業務に係る指定空港の根拠規定、非指定空港の取り扱い

区分	指定空港の根拠指定	指定空港の要件	非指定空港の取り扱い
出入国 管理	出入国が可能な港を「出入国港」として指定 (出入国管理及び難民認定法第 2 条第 8 号)	出入国者数等の状況 (国際定期便が就航)	法施行規則第 1 条第 2 号により、非出入国港を臨時に出入国港として指定し、業務実施。
通関	外国貿易航空機の出入港が可能な空港を「税関空港」として指定 (関税法第 2 条第 1 項第 12 号)	貨物の輸出入、航空機の入出港等の状況 (国際定期便が就航)	法第 20 条第 1 項により、個別に不開港への出入りを許可し、業務実施。
検疫	検疫を実施する空港を「検疫飛行場」として指定 (検疫法第 3 条)	国際定期便が就航	法第 4 条ただし書により、検疫所長が許可し、業務実施。
植物 防疫	すべての植物が輸入可能な空港を「指定飛行場」、携帯植物に限り輸入可能な空港を「特定飛行場」として指定 (植物防疫法施行規則第 6 条)	指定飛行場：国際定期便が就航 特定飛行場：国際チャーター便が年間 12 便以上運航	非指定飛行場では防疫業務を実施せず (国際チャーター便の運航は可能)
動物 検疫	指定検疫物が輸入可能な飛行場を「指定港」として指定 (家畜伝染病予防法第 38 条、家畜伝染病予防法施行規則第 47 条)	指定港（空港）：国際定期便が就航、国際チャーター便が年間 12 便以上運航	非指定港では検疫業務を実施せず (国際チャーター便の運航は可能)

資料：「国際チャーター便の運航に関する調査結果報告書」(平成 12 年 6 月、総務庁行政監察局)

九州におけるC I Q指定空港の状況

	税関業務	出入国管理業務	検疫業務	食品監視業務
福岡空港(2)	門司税関福岡空港税関支署 昭和 31 年 5 月	福岡入国管理局福岡空港出張所 昭和 31 年 9 月	福岡検疫所福岡空港検疫所支所 昭和 31 年 7 月	福岡空港検疫所支所、検疫衛生・食品監視課
大分空港(2) ●	門司税関大分税關支署 大分空港出張所 平成 4 年 4 月	(福岡入国管理局 大分港出張所) 平成 4 年 4 月	福岡検疫所大分空港出張所 昭和 56 年 7 月	
長崎空港(2)	長崎税関長崎空港出張所 昭和 54 年 9 月	(福岡入国管理局 長崎出張所) 昭和 54 年 9 月	福岡検疫所長崎空港出張所 昭和 54 年 7 月	
熊本空港(2)	長崎税関八代税關支署 熊本空港出張所 昭和 54 年 9 月	(福岡入国管理局 熊本出張所) 昭和 54 年 9 月	福岡検疫所熊本空港出張所 昭和 54 年 7 月	
宮崎空港(2) ●	門司税關細島税關支署 宮崎空港出張所 平成 14 年 4 月	福岡入国管理局宮崎出張所 昭和 11 年 10 月	福岡検疫所宮崎空港出張所 平成 14 年 4 月	
鹿児島空港(2)	長崎税關鹿児島税關支署 鹿児島空港出張所 昭和 37 年 4 月	福岡入国管理局鹿児島空港出張所 昭和 36 年 8 月	福岡検疫所鹿児島空港出張所 昭和 38 年 10 月	

	動物検疫業務	植物検疫業務	定期国際線の開設期日と路線
福岡空港(2)	動物検疫所門司支所福岡空港出張所 昭和 31 年 9 月	門司植物防疫所福岡支所板付岡出張所 昭和 31 年 9 月	昭和 31 年 9 月 福岡-那覇
大分空港(2) ●	(動物検疫所門司支所) 平成 3 年 6 月	(門司植物防疫所鹿児島支所大分出張所) 平成 4 年 4 月	平成 4 年 4 月 大分-ソウル
長崎空港(2)	動物検疫所門司支所長崎空港出張所 昭和 54 年 9 月	(門司植物防疫所福岡支所長崎出張所) 昭和 54 年 9 月	昭和 54 年 9 月 長崎-上海
熊本空港(2)	(動物検疫所門司支所福岡空港出張所) 昭和 54 年 9 月	(門司植物防疫所鹿児島支所八代出張所) 昭和 54 年 9 月	昭和 54 年 9 月 熊本-ソウル
宮崎空港(2) ●	動物検疫所門司支所鹿児島空港出張所 平成 6 年 4 月	門司植物防疫所鹿児島支所細島出張所 平成 9 年 4 月	平成 13 年 4 月 宮崎-ソウル
鹿児島空港(2)	動物検疫所門司支所鹿児島空港出張所 昭和 36 年 9 月	門司植物防疫所鹿児島支所溝辺出張所 昭和 47 年 4 月	昭和 47 年 6 月 鹿児島-香港

資料：国土交通省資料等より作成

- 注：
- ・上記空港のほか定期便は就航していないものの、C I Q 関係の空港として、九州・山口地域では山口宇部（動検、植防）、佐賀（動検、植防）が指定されている。
 - ・()書きの官署は、C I Q 官署が設置されていない空港に係る管轄官署を示す。
 - ・●印は、C I Q 施設が国に移管されていないものを示す。

③利用コストの低減化と事業に係るインセンティブの付与

- ・関西国際空港では、平成13年度より2ヶ年度の限定で実施してきた新規就航会社乗り入れ・既往会社増便の着陸料の割引措置を平成15年度以降も継続することを決めている。現在、関西国際空港の着陸料41万円（B747）となっている。また、中部国際空港も同程度の着陸料となる見通しで、成田空港においても民営化による競争に備えて、今後着陸料の引き下げが行われる可能性もある。一方、第2種空港の着陸料は現在、約40万円（福岡空港をはじめ現在26の地方空港と羽田路線において実施されている3分の2の軽減措置の場合：平成11～14年度の期間限定）であり、この水準であると着陸料面での地方空港の優位性はほとんどない状況にある。
- ・したがって、貨物航空を促進するためには、航空フォワーダー側の立地インセンティブ、利用インセンティブとなるようなコスト削減に係る支援施策が求められる。
- ・具体的には、F A Zの指定を受けている多くの地方空港において実施されている横持ち輸送への助成措置等が考えられる。
- ・また、貨物ターミナル施設を低コストで建設し、共同上屋を整備して上屋使用料への転嫁を極力抑えるようにすることや、施設保有を最小限としたい海外航空会社の利用を促進するために、共同荷捌き施設利用や空港会社でのグランドハンドリング自営化による料金等の低廉化を図る方策などが考えられる（一般に地方空港において既往のG H Aによるハンドリング・チャージが割高であるとの指摘がある）

④特殊貨物等の取り扱い機能の整備

- ・フレーターのメリットが発揮させやすい特殊貨物を取り扱うことが必要である。なかでも薰蒸を必要とする生鮮食品の取り扱い、一般のインテグレーターでは取り扱いにくいスモールパッケージ、例えばベリーでは輸送が制限される危険品類などの取り扱いが可能となる施設・機能を備えることも、差別化の要因として考えられる。

⑤空港ターミナル地域への手倉集積の促進

- ・空港ターミナル地域への手倉集積を促進するために、低廉な価格で用地賃借等が可能となるよう、支援を行う必要がある。また、F A Z制度や特区制度を活用し、許可手数料の低減化を図るなど、事業者の立地インセンティブを検討する必要がある。

⑥空港アクセスに係る公租公課の低減化

- ・貨物の陸上輸送に係るコスト削減に資するために、空港連絡橋梁等の無料化を図るなどの方策を検討する必要がある。

参考：主な地方自治体における横持ち輸送助成等の支援施策状況

	補助対象者	補助対象	限度額	備考
北海道・新千歳	フォワーダー（混載業者） フォワーダー業務を行う荷主	補助対象貨物：道外発の輸出貨物で、かつ、新千歳空港で積み込まれた国際貨物 補助対象：新規に道外から新千歳空港へ転送した者→右の助成額 12年度以前に協議会の助成金の交付を受けていた者 前年度実績に達するまで→右の1/2 前年実績を上回った後→右の助成額 助成額算定： ・千歳まで航空機使用 100円/kg ・千歳まで航空機でない場合 25円/kg	1件当たり 40万円 各期 55万円限度額	H14 予算額 1,500千円
宮城・仙台	仙台エアカーゴターミナルに入居しているフォワーダー	補助対象貨物：仙台エアカーゴターミナルにて通関され仙台空港で積卸される国際航空貨物 補助対象：前年度の重量に対し10%を超える部分 ・補助対象貨物量 10円/kg	予算額を超えた場合は、補助金額に応じ按分	H14 予算額 10,000千円
石川・小松	小松空港で通関する通関業者	補助対象：14年度中の小松空港での通関貨物取扱量 補助額：小松空港での前年度実績を超えた分 5円/kg	予算の範囲内	H14 予算額 1,500千円
岡山・岡山	輸入：航空会社、 フォワーダー ^一 輸出：フォワーダー	補助対象：岡山空港を利用する輸出入貨物 補助額：輸出 25円/kg 輸入 20円/kg	予算の範囲内 限度額 100万円	H14 予算額 42,000千円
広島・広島	フォワーダー	助成金：基準年度における輸出の重量に対する当該年度における輸出の重量の伸び率に応じ設定した単価に重量を乗じた金額 ；基準量 30トン伸び率0%未満 20円/kg 40%以上 28円/kg	予算の範囲内	H14 予算額 53,464千円
佐賀・佐賀	フォワーダー	補助対象：佐賀空港利用の輸出入貨物 補助額：30円/kg	予算の範囲内	H14 予算額 360千円

資料：各自治体より聴取

(2) 貨物需要の取り込み

①ベリー運航を基盤としたベースカーゴの獲得

- ・北部九州圏及び相手国相互においてベースカーゴを獲得し、片荷とならないように双方向での集荷・輸送が実現させることができ、路線成立の観点からも重要である。
- ・韓国、中国、香港、台湾等の路線の拡充を図るとともに、機材の大型化（B767 クラス以上）を目指した需要創造を貨客両面から促進する必要がある。
- ・国際 SCM に位置づけられた拠点間の流動を伴う貨物（なかでも、生産拠点の東アジアシフトによる国産部品の輸出、中国・韓国における日本向け製品の輸入など）をベースカーゴとして取り込むことが望まれる。

②フレーターの運航によるフレキシブルな航空貨物への対応

- ・中国等との物流拡大に伴い、効率的・効果的な輸送モデルを構築することにより、定期フレーターの運航を実現させることができることを望ましい。
- ・また、様々な貨物形態に応じた需要の取り込みを行っていくことも必要がある。特に、動物（牛・馬等）や生鮮等の九州・中国圏域における逐次貨物、緊急貨物の輸送に対応したチャーターフレーターを受け入れていくことが考えられる。また、研究・開発と連動した多様な新商品のサンプル品の輸出入などにも迅速に対応することにより差別化を図ることが考えられる。現在、馬肉の国内での最大消費地が熊本県であることと、係留施設が隣接されていることから鹿児島空港で輸入するケースが多く、毎年、福岡空港において数回程度の輸入実績がある。航空機で牛馬を輸入する場合、牛馬の背丈が航空機のベリーパート貨物室の寸法を上回りベリー輸送ができないため、すべて貨物専用機による輸送となる。輸送航空会社は、FedEx もしくはポーラ・エアカーゴであり、それぞれ MD11F、B747F といった貨物専用機で輸送されている。
- ・現在、博多港にある農林水産省動物検疫所博多出張所（福岡市東区西戸崎）の係留施設（1,500 頭収容で全国最大）を 2005 年 4 月の開業を目指して新門司港の埋立地「マリナクロス新門司」に移転することが決定した。これが実現することにより、北米からの肥育用馬の輸入等、北米路線の動物輸送に係るチャーターフレーターの設定などが期待できる。また、同一機材を利用した輸出貨物の搭載も期待される。

新門司港への移転新施設の規模

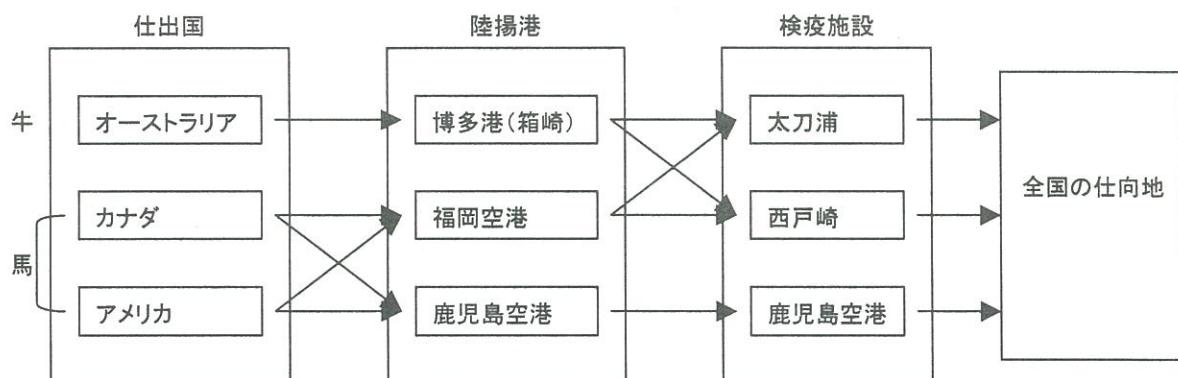
敷地面積 : 30,000 m ²
所有形態 : 国有地
建物構造 : 鉄筋コンクリート平屋建
建物延面積 : 8,070 m ²
設置施設 : 畜舎（5棟）、事務所、堆肥舎、隔離畜舎、解剖舎、焼却炉等
収容数 : 1,500頭（オーストラリアから専用船で月1回程度、航空輸送で年2～3回程度）

北部九州における動物検疫所現施設の概要

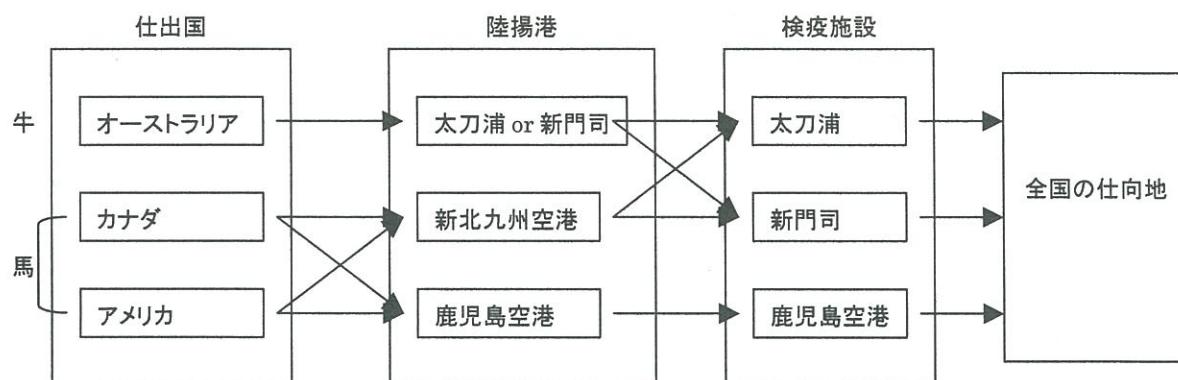
	太刀浦検疫施設	博多出張所検疫施設
所在地	門司区太刀浦海岸 65番	福岡市東区西戸崎 2-23-1
敷地	6,000 m ²	13,593 m ²
建物	鉄筋コンクリート1階建（築11年）	鉄筋コンクリート2階建（築30年）
収容数	360頭	1,040頭

動物検疫所門司支所における輸入牛馬の流れ

・現状



・今後



門司支所管内の生体牛馬取り扱い実績（暦年集計）

(単位:頭)

	種類	牛									馬		
		肥育用			乳用種畜			と畜場直行牛			肥育用		
		暦年	H10	H11	H12	H10	H11	H12	H10	H11	H12	H10	H11
① 博多出張所	②太刀浦行	3,414	2,835	3,287	0	0	0	0	0	0	0	197	77
	③西戸崎行	10,671	8,610	10,182	0	145	0	350	134	257	0	0	188
	④合計	14,085	11,445	13,469	0	145	0	350	134	257	0	197	265
	⑤鹿児島空港出張所	402	0	0	0	0	0	0	0	0	1,345	1,635	1,605
⑥門司支所管内計(④+⑤)		14,487	11,445	13,469	0	145	0	350	134	257	1,345	1,832	1,870
⑦全国計		17,228	12,894	14,154	336	520	473	1,146	134	257	1,950	3,520	4,130
⑧門司支所の全国シェア(⑥/⑦)		84.1%	88.8%	95.2%	0.0%	27.9%	0.0%	30.5%	100.0%	100.0%	69.0%	52.0%	45.3%
⑨福岡空港利用分の全国シェア(④/⑦)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	5.6%	6.4%

資料：動物検疫所門司支所

注： - は航空機による輸送

福岡空港における生体牛馬取り卸し実績（暦年集計）

	平成 11 年(1999)	平成 12 年(2000)	平成 13 年(2001)
牛	279 頭	257 頭	118 頭
馬	197 頭	265 頭	0 頭

資料：動物検疫所門司支所ヒアリング

参考： 肥育用馬チャーター実績（平成 12 年度）

空港名	FedEx (MD11)	ポーラ・エアカーゴ (B747)
新千歳	4 回	合計 210 トン
名古屋	2 回	合計 160 トン
関 空	15 回	合計 1,200 トン
福 岡	2 回	合計 160 トン
鹿児島	10 回	合計 800 トン

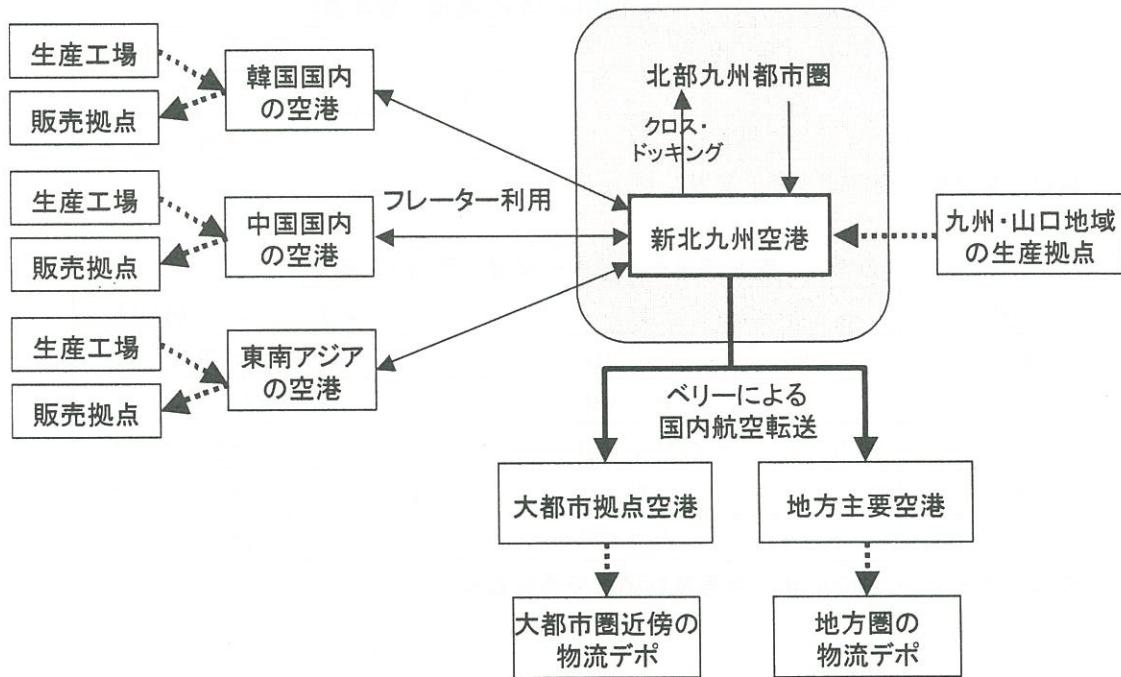
資料：月刊カーゴ 2002 年 2 月号及び国土交通省資料

(3) 新しい輸送モデル・物流ビジネスモデルの構築

①特定荷主、事業者に特化したサービスの提供

- ・主要な荷主企業を有するフォワーダーの立地を促進することにより、荷主企業の新北九州空港選択の機会を拡大することが必要である。そのためには、リアルタイムで国内外の航空会社、フォワーダー及び荷主企業における各事業者間のシーズとニーズを抽出し、マッチングさせるシステムが必要である。
- ・また、事業者の連携を図り、新北九州空港を特定荷主のSCMに組み込まれた生産・出荷拠点、販売拠点と物流拠点をつなぐゲートウェイとして活用できる輸送モデル・物流ビジネスモデルを構築し、定期フレーターの運航を実現すること必要である。

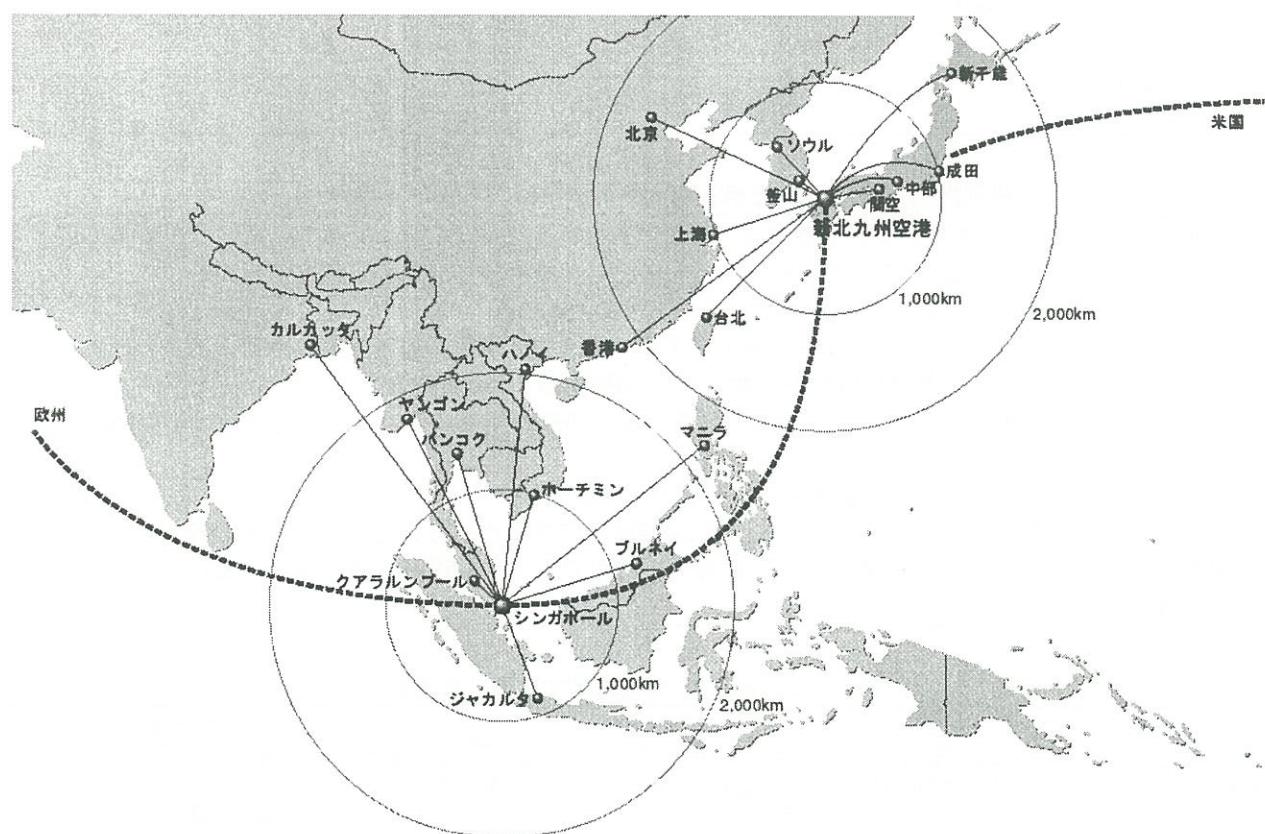
特定荷主に特化した輸送モデルのイメージ



②特定路線・特定航空会社の立地

- ・特定路線の設定や福岡空港に運航する航空会社と競合関係にある航空会社の誘致を図ることにより、荷主企業やフォワーダーにとって、選択機会を拡大し、航空利便性とコスト低減メリットを創出することが必要である。
- ・インテグレートサービスを行う航空会社や物流事業者の拠点形成もその一つの方策といえる。具体的には、東アジアをターゲットとした FedEx、UPS、TNT 等のインテグレーターの中継基地として、新北九州空港の活用を働きかけていくことが考えられる。

インテグレーターの中継基地のイメージ



③規制緩和等による特別恩恵の付与

- ・国際物流特区における特区制度を有効に活用し、貨物航空の利便性向上に物流ビジネスのインセンティブを付与していく必要がある。

「北九州市国際物流特区構想」の概要

同構想は、世界規模での企業活動、中国の工場化及び巨大市場の出現といった状況をふまえ、環黄海圏における産業の戦略的な拠点形成をめざすため、物流に及び産業再生に必要な規制緩和を行うもの。

●国際物流の拠点性向上

- ・港湾の 24 時間 365 日稼働及び料金の均一化・低廉化（海外では一般的になっている通関・検疫業務の 24 時間 365 日開庁や時間外手数料廃止に向けた規制緩和を要望。これにより、利便性・信頼性の向上を図り、PFI 事業によるひびきコンテナターミナルの整備・運営とあわせ、アジア主要港並みの港湾コストをめざす）
- ・港を活用する企業の負担軽減（総合保税地域の利便性向上及び範囲拡大に関する規制緩和を要望）

●産業拠点としての魅力向上

- ・安価な電力の供給（電気事業の規制緩和により、発電事業への新規参入を促し、電力コストを低減）
- ・工業用水道料金の低廉化
- ・広大で安価な土地の提供
- ・充実した環境産業
- ・研究開発への支援
- ・行政手続の簡素化

規制緩和要望項目の採用状況（北九州市による第一次提案）

北九州市では、平成 14 年 8 月に構想に基づき 40 項目の規制緩和を国に対して提案。その結果、17 項目が「特区として実施」「全国で実施」するものとして規制緩和が認められている。

うち物流に関する項目は以下のとおりである。

該当法令： 関税法第 98 条第 1 項、第 100 条第 4 号、税関関係手数料令第 6 条第 1 項

改革要望事項： 通関業務の時間外手数料である臨時開庁手数料の廃止

改革要望の具体的な内容： 時間外手数料の廃止及び職員の増員に向けた定年延長又は退職職員の再雇用

所管官庁及び採用状況： 財務省 A（特区として実施）

なお、国も主要港湾においてニーズがあれば 24 時間開庁を認める方針であり、平成 14 年 10 月に 1 週間試行された開庁時間延長時には、門司港が 7 大港でトップの利用実績を残し、強いニーズの存在が裏付けられた。

北九州市による空港・物流に関する第二次提案

項目	区分	現状（再提案の理由）	要望事項
経済産業省の輸入発表	新規	食品の輸入にあたり、その先着順割当てに必要な過去の食品の輸入実績や商社割当て A（実績割当て）に必要な過去の割当実績が、新たな事業者の参入障壁となっている。	特区内の事業者に限り、食品のすべての IQ 品目について、先着順割当に係る食品の輸入実績を撤廃するとともに、商社割当て B（新規実績割当）を適用することで、新規事業者の参入を容易にする。
関税法又は関税定率法	再提案	保税地域制度は加工貿易の促進を目的としたものであり、域内の生産活動に使用する燃料・機械に関税を課すのは制度の趣旨にそぐわないと考える。	総合保税地域内の保税工場で使用する輸入燃料等の使用・消費に係る関税等を免除。
税関関係手数料令第 4 条	再提案	総合保税地域の許可手数料は、毎月一定額を徴収するとの考え方になっているが、許可手数料ならば、許可時ののみの徴収が社会通念上も妥当と考える。また、税關の通常業務の対価として考えられているのであれば、そもそも公的機関が通常業務の対価を徴収することが適当かどうかの検討が必要と考える。	総合保税地域の許可手数料の見直し（許可時 1 回のみの徴収にする等）
関税法第 25 条	新規	航空機の国際・国内の資格変更の際にあらかじめ税関に届出を行った上、積載貨物について必要な検査を受けなければならない。	国際・国内の資格変更手続を簡素化する。
航空法第 126 条第 1 項、第 130 条の 2	新規	外国人国際航空運送事業用以外の外国航空機は、10 日もしくは 30 日前までに運送許可申請しなければならないため、国際チャーターフレートの柔軟な運航が行きにくい。	緊急の際は緩和するよう特例措置を設ける。
関税法第 63 条第 1 項	新規	わが国の空港において国際航空の物流拠点化を図ろうとする際、国内の空港相互間を輸送することに保税運送手続が必要となる。	構造改革特区に含まれる税関空港等特定された空港相互間においては、保税運送にあたっての承認を不要とする。
関税法第 43 条の 2	新規	保税蔵置場に保管している外国貨物は、保税期間を過ぎれば廃棄・輸入通関・再輸出等が必要となり、在庫リスクが大きくなる。	保税期間に関する規定を廃止もしくは緩和する。

(4) 新たな路線誘致・企業誘致

- ① 「既得権の恩恵」外にある航空会社、航空協定外運航となる航空企業へのアプローチ
- ・地方空港における国際線の数は年々増加してきたが、我が国への運航を希望していながら、航空協定未締結で航空輸送権（トライフィックライト）をまだ有していない航空会社も数多く存在している。
 - ・需要地における空港は混雑空港として発着枠の制約が生ずるとともに、既存エアラインの歴史的な既得権に支配されている場合が多い。また、福岡空港においても旅客中心のダイヤグラムにより、貨物航空に注力した航空会社の新規に乗り入れは容易なことではない。
 - ・そこで、発着枠の制約から混雑空港への運航の可能性が低く、航空輸送権を持たない航空会社を積極的に誘致することも考えられる。

② 航空会社総代理店（GSA）の誘致

- ・我が国にはすでに多くの航空会社総代理店が立地している。航空会社総代理店と航空会社を連携させて、競争力のある輸送パッケージ商品を新北九州空港において創り出すことも考えられる。また、航空会社総代理店が自国において有している荷主に対してのセールスを開拓するために、新北九州空港利用のメリットを周知してもらうための広報活動も今後必要となる。

注：航空会社総代理店（GSA）は、航空会社から委託された地域において、他の航空会社あるいはIATA代理店・混載業者及びそれ以外のものを指定し、航空会社の営業所と同様に旅客・貨物のセールス活動、販売資料の配布、宣伝・広報活動及び予約の取り扱い等の地域内の代理店業務を統轄して行う事業者。

③ その他の方策

- ・その他の方策としては、以下の内容が考えられる。
 - ・空港ターミナル・オペレーション会社の誘致
 - ・航空利用型企業（航空関連産業等）の立地促進
 - ・港湾、道路、鉄道等との連携（インターモダリティ輸送）促進

**都市圏における複数空港を活用した
効率的な航空輸送のあり方に関する調査研究**
～新北九州空港有効活用に係る輸送システム方策の検討～

－ 報告書 －

平成 15 年 2 月発行

発 行 財団法人 九州運輸振興センター
〒801-8691 北九州市門司区港町 9 番 3 号
TEL 093-332-3160 FAX 093-332-3180

印 刷 株式会社 福田印刷
〒800-0037 北九州市門司区原町別院 3 番 5 号
TEL 093-371-3231 FAX 093-371-5735

