北九州市 国際物流特集

複合型物流拠点都市を形成

産業基盤生かし物流拠点化

CARGOリポート

北九州市は昨年3月、新成長戦略（2013～15年度）をまとめた。また、20年度の成果目標として、市内総生産額（名目）4兆円（09年度実績は3兆4670億円）を掲げる。

新成長戦略では、例えば、「次世代自動車産業拠点の形成」を打ち出した。具体的には、次世代自動車（EV＝電気自動車、FCV＝燃料電池車、電気バスなど）の工場立地、環境配慮型部品の供給基地の形成、北部自動車150万台生産拠点推進構想の推進に取り組む。また、「我が国をリードするロボット産業拠点の形成」として、産業用ロボットの国内外シェアの拡大、民生用ロボットの開発支援、地域企業のロボット導入支援も進める。さらに、次世代資源循環型産業拠点の形成、環境配慮型製品・環境関連サービスの集積のほか、素材・部材産業、航空機産業でも取り組みを進める。

一方、特徴的な施策の一つが「海外工場のサポート拠点の形成」だ。そのうち、市内工場のマザー工場化を推進するうえで、例えば、アジアとの貿易のシームレス化を進め、市内マザー工場と海外工場における製品や部品の輸出入など国際水平分業に対応した物流振興を目指していく。また、市内製造業の工場や本社機能の充実、研究開発力およびマーケティング機能の強化にも取り組む。

100年を超えるモノづくりで培った技術、人材をベースに高付加価値のモノづくりクラスターの形成を図っていくうえで鍵を握るのが物流政策だ。同じく昨年3月に発表した「北九州市物流拠点化戦略基本方針」（表参照）では従来の「集貨」「創貨」に「環境」を加えた三つの柱による『複合型物流拠点都市』を目指す方針を示した。また、おおむね15年時点の貨物量の目標数値として、北九州港の総取扱量1億900万㌧（11年比9％増）、コンテナ取扱量64万6000TEU（同26・2％増）、北九州空港の航空貨物取扱量は3万㌧（同約2・2倍）を掲げた。

成長が続くアジアの中で、モノづくりの歴史と物流基盤を生かし、持続的発展・成長を目指す姿勢は、日本が進むべき方向性とも言える。新成長戦略で「新たな技術と豊かな生活を創り出すアジアの先端産業都市」を目指す北九州市での取り組みを、海運、航空物流に加え、北部九州地域に拠点を構える荷主の動向を含め総力リポートする。（井上昭憲、松下優介）

日産自動車九州は昨年12月から新型多目的スポーツ車（SUV）エクストレイルの生産を開始した

㊨安川電機が昨年9月から販売を開始したアーク溶接ロボット「MOTOMAN－MA1440」㊧TOTOが小倉第一工場（北九州市小倉北区）で生産するタンクレストイレ「ネオレスト」

北九州市物流拠点化戦略基本方針 施策体系一覧

※赤字は、重点施策

複合型物流拠点都市

目標	方向性	具体的取り組み
集貨 わが国とアジアをつなぐ結節拠点の形成	1 付加価値の高い海上輸送サービスの提供	1 国際貨物の集貨促進 「ダイレクト・アジア」の拡大 「シームレス・アジア」の実現 ①東アジア各都市間との連携促進 ②アジア地域との航路誘致の促進 ③シー＆シー輸送の促進 ④外国製シャーシ相互乗り入れの早期実現 ⑤寄港しやすい条件の設定 ⑥通関手続きの迅速化 2 国内貨物の集貨促進 ①内航航路（フェリー・RORO船・コンテナ船）の充実 ②静脈物流ネットワークの充実 3 集貨促進に向けた施設の機能強化 ①ターミナルの機能強化 4 近隣港湾との連携
	2 空の物流拠点化を目指した航空輸送体制の確立	1 航空貨物拠点化に向けた機能強化 ①滑走路3000㍍化の実現、エプロン・貨物地区の拡張 ②シー＆エア輸送の実現 2 航空ネットワークの拡充 ①貨物定期便・チャーター便の誘致 ②航空物流事業者の誘致 ③CIQの常駐化
	3 国内物流を支える陸上ネットワークの強化	1 物流幹線ネットワークの整備促進 ①東九州自動車道（全線） ②都市計画道路戸畑枝光線、恒見朽網線（都市計画道路6号線） ③黒崎バイパス（国道3号現道接続、国道200号接続） 2 鉄道と港を利用する一貫輸送の強化 ①シー＆レール輸送の促進
	4 安全・安心で高度な物流の継承	1 安全・安心な物流の確保 ①計画的な維持管理 ②施設の耐震化 ③大規模地震に対する広域的な代替機能の確保 ④港湾BCPの策定 2 物流現場における高度な熟練技能の継承 ①物流関連技能の継承
創貨 物流の活力を生みだすものづくり拠点の形成	1 新たな時代を牽引する成長産業の誘致	1 戦略的に誘致する産業 ①環境・エネルギー関連産業（響灘地区） ②自動車関連産業（市域全体） ③素材・部材関連産業（市域全体） ④物流関連産業（響灘地区・新門司地区・北九州空港島） ⑤研究開発部門（学術研究都市） 2 本市の特性を活かせる産業 ①大型製品、多量な原材料を取り扱う産業（響灘地区） ②航空機関連産業（北九州空港島） ③冷熱エネルギーなどを活用する産業 3 新たな産業用地の活用 ①臨海部未竣功地の整備促進と企業未利用地の積極的活用 ②東九州自動車道の開通を契機とした流通拠点の集積
	2 企業進出を後押しするソフト施策の深化・充実	1 優遇措置の活用 2 企業誘致活動の強化 ①国内外に向けたシティプロモーションの充実 ②ワンストップサービスの機能拡充 ③対内投資の促進 3 市内企業の事業拡大支援 ①国際ビジネス展開の支援 ②市内展開の支援
環境 環境にやさしい物流・産業拠点の形成	1 環境に配慮した物流体制の構築	1 モーダルシフトの促進 2 道路整備による環境負荷軽減 ①自動車交通の円滑化の促進 ②道路照明のLED化の促進 3 物流活動におけるCO_2排出削減 ①物流関連施設における再生可能エネルギーの利用促進 ②低炭素型企業の立地促進 ③物流基盤に隣接した産業用地への企業誘致

北九州市港湾空港局長・橋本哲治氏

「東九州自動車道」起爆剤に

北九州市は新成長戦略の重点施策の一つに「さらなる物流拠点化」を掲げる。この起爆剤として期待されるのが、間近に迫る東九州自動車道の開通だ。これに北九州空港の航空貨物拠点化、響灘地区への風力発電産業の拠点化を加えた三つがカギを握る――。こう語る橋本哲治港湾空港局長に物流戦略を聞いた。（文中敬称略、聞き手・松下優介）

――北九州市の成長戦略における物流の位置づけは。

橋本　昨年3月、2017年度を目標年次とする物流戦略「北九州市物流拠点化戦略基本方針」を策定すると同時に、北九州市の持続的な発展・成長に向けた「新成長戦略」を策定した。この中に市長のトップマネジメントで進める重点マネジメント項目が五つあり、その一つが「さらなる物流拠点化」だ。新成長戦略では成果目標の一つとして、3年間に8000人の新たな雇用を創出するという目標を掲げており、物流戦略に対しスピード感を持って取り組んでいる。重点5項目では「さらなる物流拠点化」のほか、「地域エネルギー拠点化」などにも港湾空港局は大きく関わっている。

――「さらなる物流拠点化」に向けたポイントは。

橋本　最大のポイントは「東九州自動車道の開通を契機とした物流拠点化」だ。集貨（物流振興）のみならず、創貨（産業振興）の起爆剤となる。これに加え、定期便就航により始まりつつある北九州空港の「西日本エリアの航空貨物拠点化」もカギになる。また、地域エネルギーの拠点化では「響灘地区への風力発電産業の拠点化」を目指す。キーワードは東九州自動車道、航空貨物、風力発電の三つだ。

――東九州自動車道開通の効果は。

橋本　陸海空の充実した物流基盤を有し、韓国・中国の北東アジアに近くかつ西日本の中心に位置するという、北九州市の拠点性が一段と高まる。北九州市を起点とする東九州自動車道は14年度中に宮崎まで開通する見通しで、時間短縮効果は大分市まで38分、宮崎市まで94分とそれぞれ大幅にアクセスが向上する。北九州市のロケーションは九州地方だけを見ると中心とはいえないが、中国・四国地方を含む西日本エリアをにらめば、ど真ん中の位置にあり、東九州・西九州・本州の結節点に位置している。九州地方に限って配送を行う物流センターであれば、当市以外にも最適な立地があるかもしれない。だが、九州に中国・四国を加えた西日本の配送基地としては、北九州市に元来強みがあるし、東九州自動車道の開通でそのポテンシャルが一層高まるということだ。

――響灘地区については。

橋本　地の利に加え、響灘地区に約1850㌶もの広大な産業用地を有している点も、北九州市の大きな強みだ。ここでは05年4月に水深15㍍の大水深バースを有する「ひびきコンテナターミナル」が供用を開始して以降、13年3月末までに64件、約2730億円の民間投資がなされているが、まだまだ用地は潤沢にある。臨海部に潤沢な用地と充実した港湾施設の両方を持つこのポテンシャルを生かし、響灘地区を風力発電産業のアジアの一大拠点にしようという取り組みが「グリーンエネルギーポートひびき」事業だ。風車や部品メーカーの製造拠点から物流拠点、研究・開発拠点、メンテナンス・部品保管施設などの誘致を進める。

――同事業の進捗と今後の見通しは。

橋本　昨年7月に関連産業の公募選定を行い、北拓＆ジャパン・リニューアブル・エナジー、日本再生可能エネルギー推進機構、自然電力の3者を「実証研究ゾーン」の進出企業に決めた。実証実験が15年秋にも始まる予定だが、海外からの部品輸入など、物流が本格的に動き出すのはその先になる。ただ洋上風力発電は、政府が買い取り価格を高めに設定して育成を後押しすることを決めており、来年度にも買い取り価格が決まれば、日本でも一気に加速すると見ている。風力発電の風車は2万点近い部品から成り立っているとされており、調達物流の需要は大きい。将来の膨大なポテンシャルを見据えて取り組む。

――航空貨物の拠点化について。

橋本　北九州空港は24時間体制のオペレーションが可能で、北九州港との連携でシー・アンド・エア輸送にも対応でき、滑走路拡張の余地もある。こうした強みを持つ空港を、西日本エリアの航空貨物拠点としていく取り組みもカギになる。北九州空港では日本貨物航空（NCA）が昨年5月、成田―韓国・仁川線の復路便の臨時寄港を毎週寄港に改め、待望の定期便がスタート。同年11月には、成田―台北・桃園線の戻り便の寄港開始で週2便化しており、貨物空港の拠点化は順調に進んでいる。今後はさらに週3便化、また現行の輸出に加え輸入にも対応できる体制を目指す。貨物量が増加すれば、CIQ施設も新たに整備したい。九州から輸出される航空貨物は現状、約65％が関西または成田の両国際空港を経由している。このことから、北九州空港の貨物量はまだまだ伸びる余地があると見ている。

【略歴】（はしもと・てつじ）1978年九州大学工学部卒業後、北九州市入職。港湾局響灘整備推進室長、港湾空港局営業部長、同局総務部長などを経て、2013年4月から現職。58歳。

港湾・海上物流編

瀬戸内海に面する太刀浦、日本海側のひびき、両コンテナターミナル(CT)の地理的優位性を使い分ける形で港勢を拡大する北九州港。北九州市は新成長戦略の柱に掲げる「さらなる物流拠点化」が、間近に迫る東九州自動車道の開通を契機に加速するシナリオを描くが、同港を基点とする海上コンテナ物流では、一足先にこの流れが進みつつある。中国からの太陽光パネルの輸入で近年、九州域内のみならず、中国・四国エリアに納入する製品をひびきCTで揚げるケースが増加。北九州港を「西日本の配送基地」として活用する動きが目立ってきた。港全体のコンテナ取扱量は昨年伸び悩んだが、物量拡大が課題のひびきCTは5年ぶりに4万TEUを突破する増勢。主力の太刀浦CTでも、荷役機器更新やヤード舗装など整備が着実に進展する。

北九州港、西日本の配送基地へ
ひびきCT、5年ぶり4万TEU突破

使い分ける地の利

北九州港のコンテナ機能は、全体の9割超を取り扱う主要ターミナル「太刀浦CT」と、15メートルの大水深バースを備える新鋭ターミナル「ひびきCT」から成る。合計のコンテナ取扱量は2008年、前年比7・7%増の53万1728TEUと過去最高を更新。09年はリーマン・ショックの影響で23・0%減の40万9229TEUと低迷したが、10年には17・3%増の48万228TEUと回復軌道に乗った。さらに11年には6・6%増の51万2033TEU、12年にはほぼ横ばいの50万6107TEUと2年連続で50万TEUの大台を突破し、それぞれ過去2番目、3番目の物量を記録。13年の実績は未公表だが、輸出入の大宗貨物の一つであるケミカルの市況低迷などが響き、12年実績を若干割り込んだもよう。

それでも、明るい話題は数多い。とりわけ大きなトピックが、ひびきCTの貨物の増勢だ。13年の取扱量は、前年比7割増と急伸した12年実績をさらに上回り、過去最高だった08年以来、5年ぶりに4万TEUを突破したもよう。外航・内航を合わせたコンテナ定期航路の数も2月1日現在、10航路・月間56便と過去最多になっている。巨額の施設整備費を投じた同CTの物量拡大は北九州港の課題の一つだが、13年は前年末の東南アジア航路の増設を機に、大手荷主の自動車関連貨物が増大した。ひびき地区は自動車産業が集積する苅田町と宮若市のほぼ中間地点にある地理的優位性から、今後も自動車関連貨物の輸出入需要のさらなる増大が期待されている。

コンテナターミナル概要

CT名称	岸壁名称	水深	岸壁長	バース数	ガントリークレーン
太刀浦	第1CT	12m	620m	2	4
	第2CT	10m	555m	3	3
ひびき	響灘西5・6号岸壁	15m	700m	2	3
	響灘西3・4号岸壁	10m	340m	2	

主力の太刀浦CT

自動車関連が増勢

日産自動車は福岡県苅田町にある日産自動車九州の工場向けにタイから部品を調達しており、従来はその全量を太刀浦CTで揚げていたが、13年5月から新たにひびきCT揚げをスタートした。12年末に開設されたAPLの日本―タイ航路を使用しており、北九州港の最大手荷主の利用開始がひびきCTの港勢拡大の追い風になっている。

ひびきCT背後地に北九州工場を構えるブリヂストンも、建設・鉱山車両用の超大型ラジアルタイヤのコンテナ輸出で、同CTの利用を増やしている。同社は10年に多目的化され、在来船が定期寄港するひびきCTの水深10メートル岸壁を、超大型ラジアルタイヤの北米・南米向けの積み出し拠点として活用している。

このうち、南米西岸のチリ・ペルー向けについては12年から、在来船での直航輸送からオープントップコンテナを活用した釜山経由のコンテナ輸送へと切り替えており、13年も物量を増大した。ブリヂストンは北九州工場発着の輸出入に加え、下関・防府両工場発の製品輸出でも北九州港を利用。製品と仕向地により太刀浦とひびきの両CTを使い分けている。

西日本のど真ん中

自動車関連貨物のほか、ひびきCTで増加基調が続いているのが、中国から輸入される太陽光パネルだ。足元ではメガソーラー向けの産業用、個人向けの住宅用ともに好調。住宅用では、中国から輸入したパネル本体と国内で調達した関連部品をひびきCT背後の倉庫で仕分けし、オーダーに応じて組み合わせたうえで、中国・四国地方に配送するケースが増えている。太陽光パネルの輸入では、「九州に中国・四国地方を加えた西日本エリアをにらめば、ど真ん中の位置にある」(北九州市港湾空港局)という北九州港の地の利に着目し、複数の物流事業者が中国・四国エリアに納入する製品をひびきCTで揚げている。

北九州市は昨年3月に策定した新成長戦略で、重点施策の一つに「さらなる物流拠点化」を設定。今年度末から進む東九州自動車道の延伸を、この契機と位置づけている。同市を起点とする東九州自動車道は14年度中に宮崎まで開通する見通しで、これによる時間短縮効果は大分市までで38分、宮崎市までで94分と大きい。この東九州地域のアクセス向上に伴い、東九州・西九州・本州の結節点としての北九州市、北九州港の物流拠点としての機能が一層強まりそうだ。

太刀浦も機能強化

一方、太刀浦CTでは11年、取扱量が前年比6・4%増の48万8103TEUと過去最高を記録した。以降の荷動きは微減傾向にあるものの、同CTは物流施設が集積する門司地区を背後地に持ち、外貿コンテナ定期航路が2月1日現在で32航路・169便と利便性でも突出する。北九州港のコンテナ貨物の9割超を取り扱う主力CTとして今後も、コンテナヤード(CY)の逼迫や荷役機器の老朽化などの課題に対応し、各種の機能強化策が着実に進む見通しだ。

具体的にはキャパシティーの向上に向け計画されているのが、実入りコンテナの3段積み対応の開始。また荷役機器の刷新では、ガントリークレーン7基のうち「1号基」のリプレースが15年2月に計画されている。

ジェネック

国内外で物流営業拡充

牛山啓二社長

北部九州を基盤に物流事業を幅広く展開するジェネック(北九州市門司区港町、牛山啓二社長)は、中期経営計画「RISING2015」で掲げた物流営業部門の海外ネットワークの拡充、組織強化を具現化する。

具体的には、大連の現地法人「捷尼克国際物流(大連)有限公司(GLD)」が中国国内で代理店契約を結んでいる振華物流(集団)有限公司の華東地区の拠点のうち、特に市場規模の大きい上海へGLDから人員派遣を検討している。東南アジアでは現在、マレーシアに現地法人MKTCインダストリーサプライを置き、シンガポールには昨年10月に駐在員事務所を開設したほか、現地物流大手に研修員1人を派遣。ベトナムでも、ホーチミンを中心とした南部については郵船ロジスティクスと連携しながら、国際一貫輸送サービスなどに対応できる体制を構築済みだが、これに加え今年4月をめどに、ベトナム北部に人員を派遣する計画。

一方、国内の営業体制も拡充する。将来の支店化を視野に1月27日付で東京事務所を移転・拡充し、首都圏の既存顧客への対応を強化するほか新規顧客の開拓を進める。牛山社長は「顧客に接する現場を基点に新たな発想で新たなサービスをつくり出す"現場力"の強化を全社的に掲げている。東京事務所の強化も首都圏の現場力の強化という位置づけで、来年度以降の支店化も検討している」としている。

門司港運

強みの穀物で倉庫新設

野畑昭彦社長

北九州港の発展とともに70年余を歩んできた門司港運(北九州市門司区、野畑昭彦社長)。1942年、港湾運送統制令により関門港の港運数社が合併し発足。以来、港湾運送を基盤に着実に事業を拡大し、2011年2月には子会社の門司港サイロを通じ、外航船から飼料原料の受け入れが可能な穀物サイロを北九州港周辺として約15年ぶりに稼働するなど、コンテナ貨物に加え、飼料・肥料を中心としたバルク貨物の取り扱いに強みを持つ。今年6月には山口県下関市で新たに飼料専用倉庫を開業する。

12年度の売上高構成比率は港湾運送事業が43%、輸出入貨物取扱業が32%、倉庫業が24%、船舶代理店業などその他が1%。取扱品目はコンテナ貨物と飼料・肥料・木材などのバルク貨物が両輪だが、近年は中古自動車の取り扱いも増えている。倉庫業では田野浦、太刀浦、東港町、新浜、西海岸の門司地区で9カ所、福岡県京都郡苅田町と山口県下関市に各1カ所の計11カ所に自社施設を保有。このほか複数の外部倉庫でサービスを提供している。

このうち、東港町倉庫は市営上屋の2階部分に入居しているが、北九州市が上屋の老朽化や同地区の観光開発を理由に上屋の取り壊しを決定。これに対応し、当該貨物の荷主により近い下関市長府扇町に、飼料を専用に取り扱う「長府倉庫」を新たに整備する。新倉庫は敷地面積4380平方メートル、延べ床面積1473・49平方メートル。6月の開業を計画している。拠点整備では、このほか13年11月に東京事務所を移転し、門司港運社員が常駐するよう体制を拡充した。

門菱港運

港運核に一貫物流拡大

掛江実社長

北九州港の港湾物流を戦前から支え続ける三菱倉庫グループの門菱港運(北九州市門司区、掛江実社長)。その起源は1918年、門司港における船内荷役作業会社として発足した樋口組。その後、戦時下の業務中断を経て、50年に設立された菱親運輸が戦前の事業を継承、74年に現社名へ改称した。この間、船内荷役・輸出入海貨取扱業・通関業を基盤に業容を拡大し、2004年には三菱倉庫から譲渡を受けて倉庫業を開始。多様化する荷主要望に対応した最適物流の提案を行い、国内外の一貫輸送の拡大に力を入れている。

現在は港湾運送事業、倉庫業、輸出入貨物取扱業が事業の3本柱で、「一貫物流サービスを提供する安心・安全な企業」(掛江社長)がセールスポイント。近年はこれら3部門を連携させ、船内荷役作業から埠頭地区での港湾運送、倉庫保管、納品先への陸送手配までを門菱港運が一貫して手掛ける案件の発掘に注力。荷主からの受注範囲を拡大している。今後はこの方向性をさらに加速するため、提案型の営業を強化していく。

掛江社長はその一例として、「環太平洋経済連携協定(TPP)などの多国間交渉の促進による関税率の変革から、国際物流の増加が見込まれるため、荷主からの要請のみならず能動的に提案・対応できるようにする」と話す。

倉庫業では、門司区西海岸の「新港営業所」に2棟、同区太刀浦海岸の「太刀浦営業所」に2棟、山口県下関市の「下関営業所」に1棟の計5棟を三菱倉庫から賃借して運営。このほか、太刀浦海岸では「ターミナル営業所」の1棟を自社で保有する。

日本通運ひびき海運支店

営業・作業連携で集荷

日本通運ひびき海運支店は、北九州港ひびきコンテナターミナル(CT)直背後地で運営する大型物流施設「ひびき国際物流センター」への集荷を強化している。延べ床面積2万3934平方メートルという同地域では突出する保管能力と、自社の技術系作業スタッフが20人規模で常駐し営業と連携する顧客対応力を強みに、取り扱い貨物を着実に拡大。従来の大宗貨物であるケミカルや鉄鋼関連貨物に加え、太陽光パネルや医療品などの新規貨物も増加基調となり、2013年の取扱量は前年比3割程度の増加と好調に推移している。

「ひびき国際物流センター」は大和ハウス工業が建設し、08年9月に竣工した。センター内は12スパンに区分けされ、1スパン当たりの面積を1440平方メートル。竣工当時は半分の6スパンを日通が借り受けて操業を開始したが、昨年から全棟借りし保管能力を倍増、12スパンでの運用に切り替えた。

「ひびき国際物流センター」

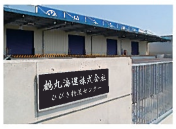
鶴丸海運

ひびき新倉庫が満床

鶴丸海運(北九州市若松区、鶴丸俊輔社長)が北九州港ひびきコンテナターミナル(CT)直背後地に開設した新倉庫「ひびき物流センター」が、昨年9月の稼働以来、ほぼ満床状態となっている。昨年初めから社内各部門の選抜メンバーで構成するプロジェクトチーム「新WH(ウエスト・ヒビキ)委員会」を立ち上げ、コンテナ・バルクの両貨物に対し推進してきた幅広い集荷活動が奏功。太陽光パネルやタイヤ関連貨物などを中心に、稼働率は95%程度で推移している。

「ひびき物流センター」は昨年9月4日、ひびきCT背後地で稼働する4棟目の本格的な物流倉庫として竣工。鶴丸海運が取得済みだった1万5739平方メートルの用地の約半分を舗装し、高床式と低床式の両エリアを備える総面積3727・5平方メートルの鉄骨造り平屋建ての倉庫として開業した。今後は保管に加え、一部で手掛けている仕分けや梱包、配送といった付加価値の高い物流業務を拡大し、利益率の向上を図る。

「ひびき物流センター」



航空物流編

NCA、定期貨物便運航

荷主の利便性に邁進

貨物拠点化を目指す北九州空港の利用が着実に進んでいる。昨年5月には日本貨物航空（NCA）の定期便が就航。同空港にとり初の大型貨物機による定期便となった。また、11月には空港島護岸を利用した初のシー・アンド・エア（S&A）輸送も実現した。産業が集積する立地とモノづくりの歴史を生かし、航空物流機能を高めていくことで、荷主の利便性向上に寄与していく。

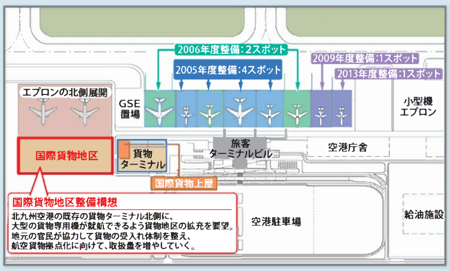
国際貨物量過去最高に

国管理空港である北九州空港は、北九州市と苅田町の沖合3㌔の周防灘に位置する。24時間運用可能な海上空港として2006年3月16日、開港した。滑走路は長さ2500㍍、幅60㍍だ。

貨物誘致の取り組みについては、北九州空港国際航空貨物推進協議会（事務局＝北九州市空港企画室）が進めてきた。同協議会は07年4月、福岡県、北九州市、同空港対岸の苅田町が立ち上げた。福岡県には混雑空港の福岡空港があり、国際、国内貨物を長く取り扱ってきたが、県は09年4月、北九州空港を貨物拠点空港として活用していく方針を示した。滑走路増設計画を進めている福岡空港は旅客便を中心に活用していく。

北九州空港

図　国際貨物地区整備構想



貨物拠点化に向けてはまた、北九州空港利用促進協議会（事務局＝福岡県空港整備課）が充実したサポートを行っている。具体的には①国際航空貨物重量助成事業（年間予算＝1億6200万円）②国内航空貨物（増加分）重量助成事業（1500万円）――がある。①の助成対象は輸出がフォワーダー、輸入は航空会社だ。いずれも、北九州空港を利用する事業者に対し1㌔当たり30円を助成する。また、輸出、輸入ともに1カ月当たりの貨物取扱量が1000㌧を超えた事業者に対しては1割増、追加助成する。②の助成対象はフォワーダー。助成額は1㌔当たり30円だ。

表　北九州空港貨物取扱量推移

年度	国内	国際	合計
2006	5296.0	0.7	5296.7（㌧）
2007	8068.8	85.0	8153.8
2008	10666.4	34.1	10700.5
2009	7027.7	0.0	7027.7
2010	11051.4	1305.3	12356.7
2011	11289.5	2252.5	13542.0
2012	12172.3	1412.6	13584.9
2013（4～12月）	8641.2	2487.5	11128.7

国際航空貨物運賃の低迷が続く中、航空会社、フォワーダーにとってはこれら助成が大きな効果を発揮、貨物誘致面で一定の成果を挙げ、同空港の存在感は高まっていった。その中で、13年度（4～12月）累計の国際貨物取扱量は前年同期比約2・6倍の2488㌧となり、これまで最高だった11年度（11年4～12年3月）実績の2253㌧を早くも上回った。

大型貨物や長尺に対応

実績を大きく押し上げたのが、九州唯一の定期貨物便となる日本貨物航空（NCA）の就航だ。昨年5月から週1便で定期便の運航を開始し、11月から2便化した。運航曜日は5月に開始した土曜便（ソウル・仁川→北九州→成田）および11月開始の木曜便（台北・桃園→北九州→成田）だ。機材はいずれもB747―400F（搭載容量約100㌧）だ。NCAの本拠がある成田で同社の欧米便に同日接続できるため、リードタイム短縮にもつながる。

実際、電子部品関連、機械関連などを成田で同日接続し、シカゴなど北米や欧州に輸送するケースが多い。香港向けなどもある。また、大型貨物や長尺など特殊貨物が搭載できる点も大きな強みだ。

これまで、大型貨物は関西空港や成田空港に横持ち輸送されてきたが、NCAの定期便就航により、生産拠点に近い、北九州空港から輸出する体制が徐々に広まりつつある。土曜便は北九州発で常時50～60㌧を搭載している。一方、木曜便は台湾発の需要が高いこともあり、北九州発で提供できるスペース自体は土曜便に比べて少ない。ただ、地元フォワーダー、荷主は、週2便化により、同一週内でバックアップ体制が敷かれたことを評価している。

超大型長距離輸送機C―5も利用した

人工衛星をS&A輸送

貨物定期便のみならず、国際貨物チャーター便の利用も国際貨物取扱量の実績増につながった。実績は10年度＝5便、11年度＝13便、12年度＝20便、13年度＝22便（予定）（NCAの定期便就航に向けたトライアル便も含む）。近年は馬および牛の利用が進んでいる。馬および牛向けチャーター便の実績は、10年度＝5便、11年度＝10便、12年度＝10便、13年度＝16便（予定）。機材はB747―400Fが大半だ。

大型機の就航では昨年11月24日、同空港島の護岸を利用した初のシー・アンド・エア輸送が行われた。宇宙航空研究開発機構（JAXA）と米航空宇宙局（NASA）が共同開発した人工衛星を米国から北九州まで空輸。到着後、種子島宇宙センターがある鹿児島県の種子島まで海上輸送した。同空港には超大型長距離輸送機（C―5。全幅67・9㍍、全長75・3㍍、全高19・8㍍。積載量122㌧。NASA所有、米軍が運用）は米ワシントンのアンドルーズ米空軍基地を発ち、24日午後零時30分ごろ、同空港に到着。4番、5番、6番の駐機スポットを利用した。米国から種子島宇宙センターまでの一貫輸送の元請会社はロックイットカーゴジャパン社（奥井義則社長）の親会社Rock―IT Cargo USA社が手掛けた。ジェネック（本社＝北九州市、牛山啓二社長）が輸入通関から海上・陸上輸送、荷役作業を手掛けた。

今回、空港西側岸壁と路面をコンクリートで補強したことで、重機の使用が可能となり、内航船への積み込みが実現した。

今回輸送した人工衛星は、全球降水観測計画（GPM）／二周波降水レーダ（DPR）衛星。地球全体の雨の状態をより詳しく、リアルタイムに把握するためのシステムを搭載しており、天気予報の精度向上、台風の進路予測、洪水警報へ応用される予定だ。C―5から同衛星本体を格納した専用コンテナ「スペースコンテナ」（高さ4㍍、幅3・9㍍、長さ9㍍）および関連機材を、空港西側の岸壁から内航船に積み替え、26日午後5時には種子島の島間港に到着。27日深夜、最終目的地の種子島宇宙センター内の倉庫へ搬入を完了した。人工衛星の輸送はジェネックにとって初となる。JAXAとNASAが共同開発した人工衛星を日本から打ち上げるのは2回目。NASAは輸送計画の検討にあたり、今回のシー・アンド・エア輸送のルートが最もリードタイムが短く、安全に輸送できると判断した。

一方、貨物拠点化の取り組みを後押しする動きも出ている。韓国初の貨物専門航空会社エアインチョンが北九州空港への就航を計画している。同社は昨年末まで羽田―ソウル・仁川で定期チャーター便を運航していたが、4月21日から、初の定期貨物便として成田―ソウル・仁川線を週6便（月～土曜日）で運航開始する（政府認可申請中）。そして、6月上旬以降は同便のうち週3便を北九州経由とし、成田―北九州―仁川のルートで定期貨物便を運航する計画だ。運航曜日などは明らかではないが、例えば、NCAの定期便が運航する木、土曜日以外であれば、北九州空港としては、利便性が大きく高まる。

「ぶれずに荷主の動向をしっかり見続けながら、貨物拠点化に着実に取り組んでいく」（空港企画室）――。モノづくりの歴史ある地域の空港として、航空物流の特性と荷主のサプライチェーン上での要望に的確に応えていく方針だ。

スターフライヤー

NCA受託、コンテナ化推進

「北九州の翼」として設立されたスターフライヤー（SFJ）は北九州空港で国際貨物上屋業務を手掛けている。同空港の旅客ターミナルビルを運営する北九州エアターミナル（本社＝北九州市）が2011年5月、SFJの自社上屋の隣に整備した国際貨物上屋を賃借している。カーゴハンドリングシステム、トラックドックリフター、冷凍冷蔵庫（マイナス20度～20度対応）がある。実際の貨物の搭降載および上屋業務は西日本鉄道の100％出資会社、西鉄エアサービス（本社＝北九州市）に委託。保税業務は商船三井のグループ会社、グリーンシッピング（本社＝北九州市）が手掛ける。

SFJは国際貨物関連で、10年10月に地元の悲願として初めて開設された揚子江快運航空（本社＝上海市、YZR）による国際貨物定期路線（北九州―上海・浦東、12年末で契約終了）や生体馬および牛のチャーター便輸入などのハンドリングを手掛けてきた。また、昨年5月から定期便の運航を開始したNCAの業務も受託。本拠があり、また、貨物拠点化を進める北九州空港にとって中核的な存在だ。米原愼一社長＝写真＝は貨物拠点化に向けた取り組みについて、「北九州市は滑走路を現行2500㍍から3000㍍への延伸の実現に取り組んでいるが、NCAのB747―8Fが安全運航するためには3500㍍化が必要ではないか。また、通関の拠点化を含めた完全24時間化も必要だろう」との考えを示す。

完全コンテナ化も検討

一方、SFJは08年8月から福山通運との提携により北九州―羽田で国内航空貨物の輸送事業を開始した。現在、福岡―羽田でも展開している。13年度上半期（13年4～9月）の貨物輸送量は前年同期比20・5％増の9964㌧。13年3月から福岡―羽田線を往復ベースで週5便から10便に増便したことが実績を押し上げた。売上高は6・7％増の3億7437万円。売上高全体に占める割合は2・3％だった。今年度から貨物輸送事業でコンテナを順次導入し、従来のバラ積み作業に比べ、コスト圧縮やさらなる品質向上に努めている。コンテナ台数は現在140～150台。現在、バラ積みとコンテナが混在しているが、コンテナの自重分が燃費負担増につながることから、全体の費用対効果を考慮し、完全コンテナ化の検討を進める。

NCA
Nippon Cargo Airlines
日本貨物航空株式会社
〒282-0011
千葉県成田市成田国際空港内
NCAライン整備ハンガー
TEL.0476-30-3946
FAX.0476-30-3796
www.nca.aero
代表取締役社長　坂本　深

北九州空港国際航空貨物推進協議会

わたくしたちは、
地元企業・団体と行政とが一丸となって
北九州空港の貨物拠点化に取り組んでいます。

●貨物便誘致、集貨活動
●国への要望
●助成制度による支援　など

（会員）北九州商工会議所、苅田商工会議所、
（株）スターフライヤー、日本通運（株）、
（株）ジェネック、西日本鉄道（株）国際物流事業本部、
JPサンキュウグローバルロジスティクス（株）、
グリーンシッピング（株）、北九州エアターミナル（株）、
北九州空港振興協議会、福岡県、苅田町、北九州市

新しい空、新しい私。
北九州空港
KITAKYUSHU AIRPORT

特徴ある港湾・空港施策に期待

荷主・物流事業者編

調達、生産、販売といった一連のサプライチェーン（SC）が複雑化する中、荷主にとって最適な物流インフラとは何か。荷主の利便性を高めるには、港湾、空港ともに特徴ある施策を講じる必要がある。TOTO、日産自動車九州、安川電機100％出資の物流会社、安川ロジステックの取り組みや考えを紹介する。

TOTO
物流費、22億円圧縮へ

衛生陶器大手のTOTO（本社＝北九州市）は長期経営計画に沿って進めている各種の物流革新により、2013年度の物流コストを09年度比で約22億円圧縮する見通しだ。生産工場から従来の中継ターミナルを経由せずに物流センターに納入する国内輸送体制の改革や、出庫作業時間を1・5日から0・5日に短縮する国内物流センター作業の改革などが寄与する。また経営計画では17年度までに調達・生産・物流の総リードタイム（L／T）を3割削減する目標を掲げているが、物流部門については、これらの合理化策により既に国内リードタイムの半減を達成。今後は国内で実施した施策を海外に展開していく。

TOTOグループは九州地区を中心に国内に22の製造拠点を保有。衛生陶器や浴室、水栓金具、システムキッチン、洗面化粧台など、住宅設備機器の製造・販売を幅広く手掛ける。海外は米州、中国、アジア・オセアニア、欧州の4極体制で、各地域に生産・販売拠点を配備。海外で生産した製品の一部を国内に輸入するほか、現地の営業を補完する形で日本からの製品輸出も行う。

国内の物流リードタイムは3・9日から2日へ短縮

国内のディストリビューションセンター（DC）は北九州市小倉、滋賀県・甲賀市、千葉県・八千代市、北海道・江別市の4カ所。海外工場から輸入した製品は4DCに納入され、九州・中国・四国、関西・中部、関東・東北、北海道の4ブロックに分けて供給する。

TOTOは09年、創立100周年を迎える2017年までの長期経営計画「TOTO Vプラン 2017」を策定。その重点施策の一つに「サプライチェーン革新」を掲げ、10年度から国内外で各種の物流効率化策を推進してきた。

第1ステップとして実施したのが、国内輸送体制の改革。従来は国内工場から各DC経由で全国の顧客に製品を納入する際、DC納入前に幹線業者のターミナルを経由させたり、DC出荷後にも配送業者のハブターミナルを経由させるなど、輸送ルートが複雑だった。これを集約して中継ターミナルを廃止し、各工場から直接DCに輸送する「シングルパスロジスティクス」を構築した。

第2ステップでは、国内DCでの作業改革を推進。従来は出庫2日前に商品がDCに届き、翌日午後から1・5日かけて出庫していたが、これを出庫日午前中にDCに届け、0・5日の作業時間で同日午後に出庫する体制を確立した。これらの改革により、国内の工場出荷時からDC出荷時までの「物流L／T」は、全拠点平均で「Vプラン 2017」実施前の3・9日から2日へとほぼ半減した。

今後は第3ステップとして新たな取り組みを進める。具体的には、12年度から開始したクリナップロジスティクスとの共同配送について、13年度内の全国展開を目指す。このほか、詰め合わせの効率化などによる包装改革、IT技術による配送効率化などに取り組む。国際物流の改善では、積載効率を改善するシートパレットの導入や、海外生産拠点から国内物流センターへの直接納入について「対象製品をさらに拡大していく」（加藤正行・上席執行役員物流本部本部長）。

安川ロジステック
北九州空港を積極利用

安川電機100％出資の物流会社、安川ロジステック（本社＝北九州市）は安川電機グループの物流効率化に国内外で積極的に取り組んでいる。その中で、物流費削減策の一つとして北九州空港の利用を進めている。

航空輸送は緊急時のみに使用しているが、ロボットなどの大型製品を輸送することもある。また、北九州市門司区にある九州流通センターで保守パーツを管理しており、海外への輸送時は航空を利用している。利用空港は、輸送最短日数が確保できるフライトスケジュールと国内輸送費低減を基準に選択しており現状、福岡空港が重量ベースで80％を占める。ただ、昨年5月から日本貨物航空（NCA）が北九州空港で定期便の運航を開始したことをうけ、出荷タイミングに合致した輸出貨物は北九州空港への利用に切り替えている。国内物流費の削減にもつながるためだ。昨年12月実績では航空輸送料金をキロ当たり4・2円削減した。

航空輸出量自体は減少傾向にあり、月間平均では2010年度上期の404トンから13年度上期は156トン。仕向地の大半は中国向け。北九州空港の利用量は2トン。成田でNCAの欧米便に同日接続できるため、シカゴ向けで主に利用している。

海上貨物量は20フィートコンテナ換算で、11年度下期は月間401TEU、12年度上期は439TEU、12年度下期は441TEU、13年度上期は476TEUと微増で推移している。13年度5月から安川電機が常州でロボット生産を開始し、北九州からノックダウン（KD）パーツの輸出量が増加したことが要因。利用港の94％は北九州港。仕向地は中国36％、北米27％とこの両国で大半を占め、韓国が続く。利用港と輸送モードは、現地到着日から逆算し、納期に適した輸送モードとサービスを選択している。

北九州市八幡西区にある安川電機のロボット第1工場

平田真一国際事業部長兼中国事業推進部次長は北九州市のインフラについて、「福岡空港では貨物便が運航していないため、NCA就航は北九州空港の独自サービスと言える。北九州市に本拠がある安川電機グループとしても大きなメリットだ」「港では近郊に博多、下関があり、北九州港としても差別化した独自サービスを組成してもらうことに期待したい」とする。

安川ロジステックの2013年3月期の連結売上高は129億円。輸出入代行業務、国際輸送取り扱い、輸出梱包、電機部品部材の販売輸送取り扱い、国内輸送取り扱い、保管、在庫管理、流通加工、梱包材設計・販売などを手掛ける。安川電機グループ以外の売上高の割合は現在19％だが、15年度に23％まで引き上げる計画だ。

同グループの生産拠点がある中国では、安川電機の現地法人がある瀋陽、上海、常州および販売先顧客の多い広州を効率的に結ぶ輸送ネットワークを整備する。なお、上海地区はミルクラン輸送も計画中である。16年度スタートを目指し、各現地法人が手掛けてきた輸送方法を統一・一体化し、積載・配送効率の向上を図っていく方針だ。

日産自動車九州
"地場"調達100％目指す

日産自動車九州（本社＝福岡県京都郡苅田町、児玉幸信代表取締役、以下日産九州）は、日産自動車グループの国内工場の中で、総製造原価を圧縮して量販車種を国内外に出荷するリーディングカンパニーの役割を担う。日産グループの国内工場では、ほかに追浜工場（横浜市）が電気自動車（EV）などの新車種の開発、栃木工場（栃木県河内郡）がインフィニティなど高級車種を生産している。

日産九州の本社工場敷地内には日産車体九州（以下、日産車体）の拠点もある。年間生産台数は、日産九州が50万台、日産車体が11万台、合計61万台。日産九州の生産車種は6車種（セレナ、ティアナ、ノート、エクストレイル、ムラーノ、ローグ＝輸出専用）、日産車体が5車（キャラバン、エルグランド、パトロール、インフィニティ、クエスト）の合計11種車。日産九州の生産車の販売地域の割合は、かつて国内25％、海外75％だったが、2010年にセレナ、また、12年にノートの生産を追浜工場から移管し、両車種の国内販売が好調なことから、現状は50対50に近い。昨年12月から新型多目的スポーツ車（SUV）エクストレイルの生産を開始し、国内販売の割合がさらに高まると見られる。日産車体ではキャラバンおよびエルグランドは一部、国内販売もあるが、他の3車種の大半は輸出用だ。

日産自動車九州の年間輸入量は1万FEU（写真手前が工場群、右奥は北九州空港）

日産グループでは、日産のテクニカルセンター（神奈川県厚木市）に物流本部機能を設置し、物流企画、品質基準、改善構想、起用物流業者などを決定。日産生産方式（Nissan Production Way＝NPW）と同期させた物流方針を策定している。世界各地の工場にある物流部隊では、主に現場オペレーションや日々の改善活動に主体的に取り組んでいる。

日産九州では10年度から体質強化策「九州VICTORY」を掲げ、総製造原価の低減に取り組んできた。物流関連では「TdC（トータル・デリバリード・コスト）」を推進。日産の本社購買部門とも連携し、部材の"地場"調達を増やすことで輸送距離を短縮、物流費の低減も進めている。石川聡管理部シニアエンジニア購入品TdC推進グループ担当部長は、「200キロ以内を"地場"と呼んでおり、最も安く、品質が良いサプライヤーから購入する方針だ。九州の競争力を高めるためには、地場かLCC（リーディング・コンペティティブ・カントリー）を選定し、関東は選ばない。広義には、九州およびLCCからの調達を"地場化"と位置づけている」とし、パワートレイン系を除いた部材の"地場"調達100％を目指す。新たな生産車種ほど、生産開始時点から"地場"調達を含めたデザインが取り入れられているため、現在、エクストレイルの地場調達率が最も高い。

海外調達のうち、50％近くが、中国の生産会社「東風日産乗用車公司」がある広州など、華南発が占める。エクストレイルやティアナといった日産九州と同じ車種を生産し、共通の部品をサプライヤーから調達しているためだ。次に多いのがノートの派生型を生産するタイ。ほかは韓国、インド。

総輸入量は40フィートコンテナ換算で年間1万FEU。利用港は北九州港がメーン。ほかに博多港、下関港も利用する。航路、海上輸送料金、国内輸送料金、海外側の出荷スケジュールなどを考慮して、利用航路を決定している。北九州港では、太刀浦コンテナターミナルの利用がメーンだが、12年からひびきコンテナターミナルの利用も開始した。

NPWでは、在庫について、サプライヤーの軒下から工場のラインサイドまで、と定義している。日産九州の在庫レベルは「他者並み」と明らかではないが、例えば、直近では、韓国のサプライヤーへの発注から納品までの在庫レベルを従来の約1カ月から3日に減らした。日韓間で釜山と下関間のトレーラーシャーシ相互乗り入れのパイロットプロジェクト事業として、両国のナンバープレートを付けた「ダブルライセンス車両」の運用が始まったことを受け、利用している。

一方、起用物流業者との関係について滝田浩工務部物流課長は、「年々、コストダウンを進めていくとどこかに無理が出てくる。われわれが良くて物流業者が厳しければ長続きはしない。互いの関係がウィン・ウィンとなる改善提案を頂ければと考えている」とした。また、北九州市のインフラについて、石川担当部長は、「工場は24時間に近い形で稼働しているが、北九州港を含めて日本の港湾の稼働時間は半日。日本の港湾が24時間化すれば、海外とのモノの動きと生産がリンクできる」とした。