



# 博多港・福岡空港の概況

令和5年3月  
福岡市港湾空港局

# = 目 次 =

## 第1章 博多港の物流

1. 国際海上コンテナ取扱個数（TEU ベース） … P.1
  - (1) 国際海上コンテナ取扱個数の推移
  - (2) 令和4年の取扱個数増減の主な要因
  - (3) 貨物の内訳【参考：国内主要港との比較（令和3年）】
2. 国際海上コンテナ定期航路と寄港地 … P.4
3. 海上出入貨物（トンベース） … P.5
  - (1) 海上出入貨物量の推移
  - (2) 令和4年の貨物量増減の主な要因
  - (3) 外国貿易
  - (4) 内国貿易

## 第2章 博多港の人流

1. 船舶乗降人員 … P.10
  - (1) 船舶乗降人員数の推移
2. うち外国航路船舶乗降人員 … P.11
  - (1) 外国航路船舶乗降人員数の推移【参考：国内上位5港の推移】
3. クルーズ船の寄港回数 … P.12
  - (1) クルーズ船の寄港回数の推移

## 第3章 博多港の入港船舶

1. 入港隻数及び総トン数 … P.14
  - (1) 入港隻数及び総トン数の推移

## 第4章 福岡空港の概況

1. 乗降客数 … P.15
  - (1) 乗降客数の推移【参考：国内主要空港との比較（令和3年）】
2. 貨物取扱量 … P.16
  - (1) 貨物取扱量の推移【参考：国内主要空港との比較（令和3年）】
3. 発着回数 … P.17
  - (1) 発着回数の推移【参考：国内主要空港との比較（令和3年）】
4. 路線状況 … P.18

# 第1章 博多港の物流

## 1. 国際海上コンテナ取扱個数（TEU ベース）

【令和4年港湾統計速報値】

**取扱個数：約 89 万 TEU**

外貿ダイレクト：約 80 万 2 千 TEU、内貿フィーダー：約 8 万 5 千 TEU

### （1）国際海上コンテナ取扱個数の推移

令和4年の国際海上コンテナ取扱個数は、令和3年に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響等を受け、全体では令和3年と同程度となっている。

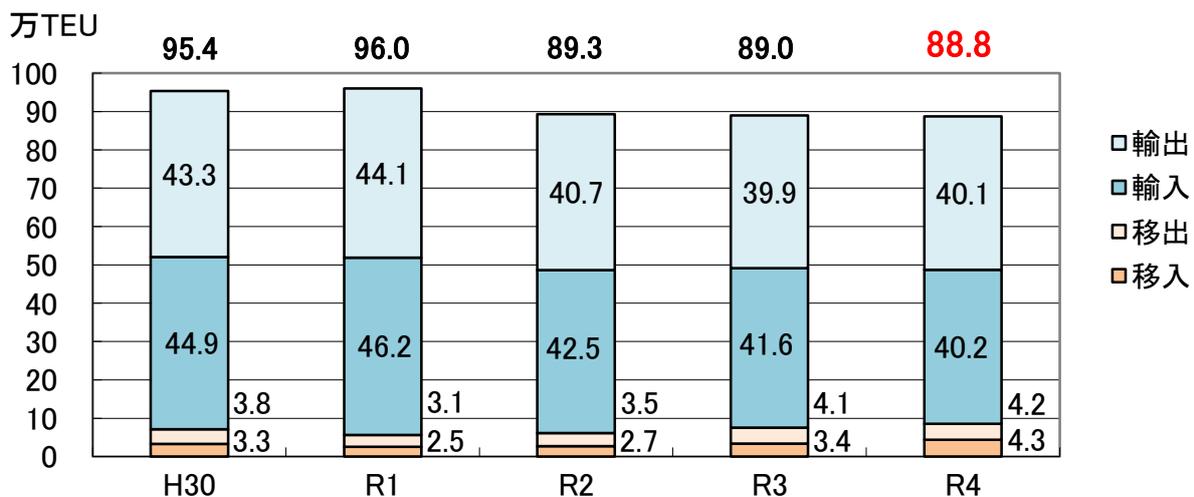
【表 1-1】

（単位：TEU）

| 区 分     | 平成30年   | 令和元年    | 令和2年    | 令和3年    | 令和4年    |                 |        |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|--------|
|         |         |         |         |         | 数量      | 増減（R4/R3）<br>数量 | 前年比    |
| 博多港全体   | 953,548 | 960,085 | 893,301 | 890,026 | 887,842 | ▲ 2,184         | 99.8%  |
| 輸移出     | 471,276 | 472,708 | 441,499 | 439,944 | 442,970 | 3,026           | 100.7% |
| 輸移入     | 482,272 | 487,377 | 451,802 | 450,082 | 444,872 | ▲ 5,210         | 98.8%  |
| 外貿ダイレクト | 882,199 | 903,566 | 832,133 | 814,998 | 802,486 | ▲ 12,512        | 98.5%  |
| 輸出      | 432,810 | 441,367 | 406,913 | 398,554 | 400,904 | 2,350           | 100.6% |
| 輸入      | 449,389 | 462,199 | 425,220 | 416,444 | 401,582 | ▲ 14,862        | 96.4%  |
| 内貿フィーダー | 71,349  | 56,519  | 61,168  | 75,028  | 85,356  | 10,328          | 113.8% |
| 移出      | 38,466  | 31,341  | 34,586  | 41,390  | 42,066  | 676             | 101.6% |
| 移入      | 32,883  | 25,178  | 26,582  | 33,638  | 43,290  | 9,652           | 128.7% |

※TEU…コンテナを数えるときの単位で、20 フィートコンテナ換算個数

【グラフ 1-1】



### （2）令和4年の取扱個数増減の主な要因

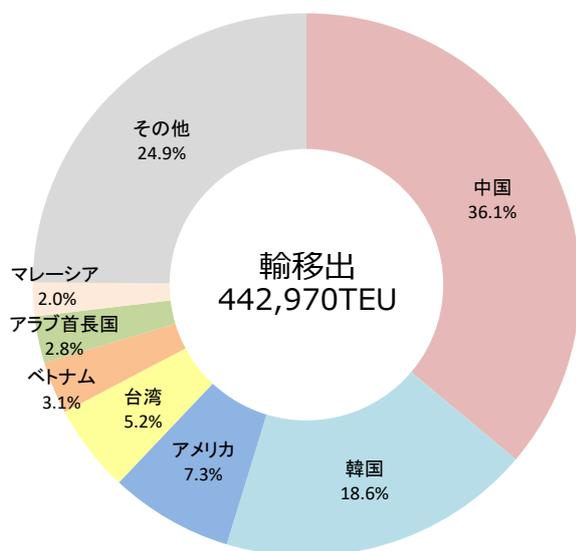
輸移出…自動車部品（前年比+5千TEU）や取合せ品（同+3千TEU）の増加等  
 輸移入…電気機械（同▲4千TEU）や自動車部品（同▲3千TEU）の減少等

### (3) 貨物の内訳

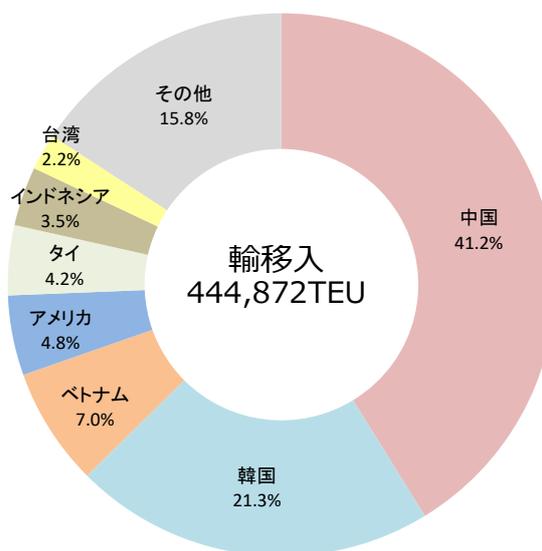
#### ① 相手国別

輸移出入ともに、中国や韓国、台湾などの東アジア地域が全体の約6割を占めている。

【グラフ 1-2】



【グラフ 1-3】



#### ② 主要取扱品種

輸移出では、主に北米や中近東向けを中心とする「ゴム製品 (タイヤ等)」や「自動車部品」「完成自動車 (中古車)」など、自動車関連産業貨物が上位に挙がる。

輸移入では、主にアジア諸国からの「家具装備品」や「衣服・身廻品・はきもの (衣類関係)」「電気機械」など、生活物資が上位を占めている。

【表 1-2】

(単位：TEU)

| 輸 移 出 |                     |          |           |        | 輸 移 入   |    |                     |        |         |        |           |
|-------|---------------------|----------|-----------|--------|---------|----|---------------------|--------|---------|--------|-----------|
| 順位    | 品 種                 | 取扱個数     | 主な輸出相手国   |        |         | 順位 | 品 種                 | 取扱個数   | 主な輸入相手国 |        |           |
| 1     | ゴム製品                | 53,577   | アメリカ      | アラブ首長国 | サウジアラビア | 1  | 家具装備品               | 52,876 | 中国      | ベトナム   | 韓国        |
| 2     | 産業機械                | 20,835   | 中国        | 韓国     | アメリカ    | 2  | 動植物性製造飼肥料           | 37,273 | 韓国      | アメリカ   | オーストラリア   |
| 3     | 自動車部品               | 20,825   | 韓国        | アラブ首長国 | アメリカ    | 3  | 衣服・身廻品・はきもの         | 33,942 | 中国      | ベトナム   | 韓国        |
| 4     | 完成自動車               | ※ 18,521 | アラブ首長国    | 中国     | 南アフリカ   | 4  | 電気機械                | 28,293 | 中国      | タイ     | 中国 (ホンコン) |
| 5     | 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 | 17,032   | 中国        | 韓国     | 台湾      | 5  | 製造食品                | 24,281 | 中国      | 韓国     | タイ        |
| 6     | 再利用資材               | 16,275   | 台湾        | ベトナム   | 韓国      | 6  | 自動車部品               | 21,457 | ベトナム    | 韓国     | 中国        |
| 7     | 化学薬品                | 8,708    | 中国        | 韓国     | 台湾      | 7  | 金属製品                | 16,000 | 中国      | フィリピン  | 韓国        |
| 8     | 二輪自動車               | 8,481    | アメリカ      | イタリア   | ベルギー    | 8  | その他日用品              | 15,253 | 中国      | 韓国     | インドネシア    |
| 9     | 取合せ品                | 8,343    | 中国        | インドネシア | ドイツ     | 9  | 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 | 14,715 | 中国      | 韓国     | 台湾        |
| 10    | 製造食品                | 6,890    | 中国 (ホンコン) | 台湾     | 中国      | 10 | 木製品                 | 14,614 | 中国      | インドネシア | フィリピン     |

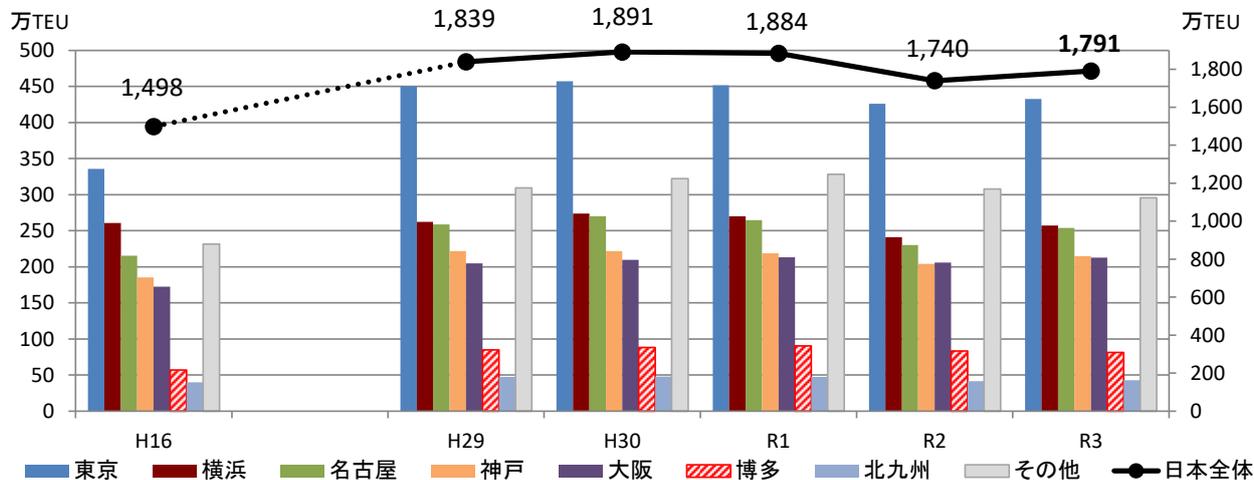
※普通・小型乗用車約 37,000 台に相当

【参考：国内主要港との比較（令和3年）】 国土交通省「港湾統計（年報）」より

### ① 外貿コンテナ取扱個数の推移と博多港のシェア

国内で輸出入される外貿コンテナの5%弱を博多港で取り扱っている。

【グラフ 1-4】



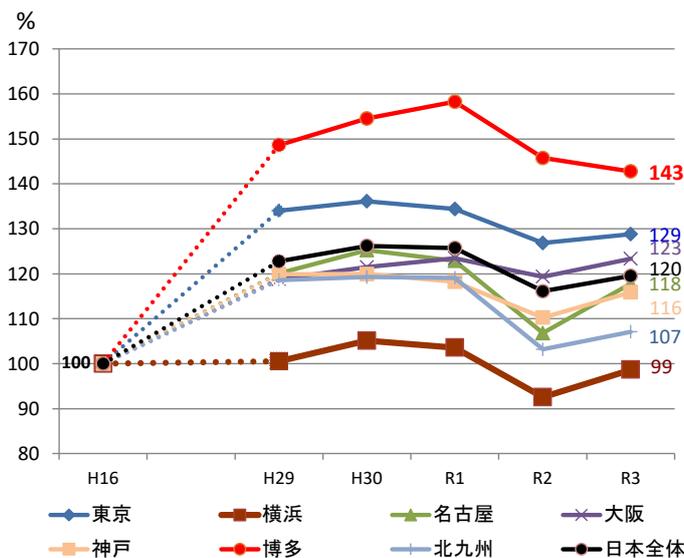
令和3年の港ごとの外貿コンテナ取扱個数は、多い順に、東京、横浜、名古屋、神戸、大阪、博多、北九州となっている。

| 年       | H29  | H30  | R1   | R2   | R3   |
|---------|------|------|------|------|------|
| 博多港のシェア | 4.6% | 4.7% | 4.8% | 4.8% | 4.6% |

### ② 国内主要港の外貿コンテナ増加率

博多港の取扱いは、日本全体や国内主要港よりも高い増加率で推移している。

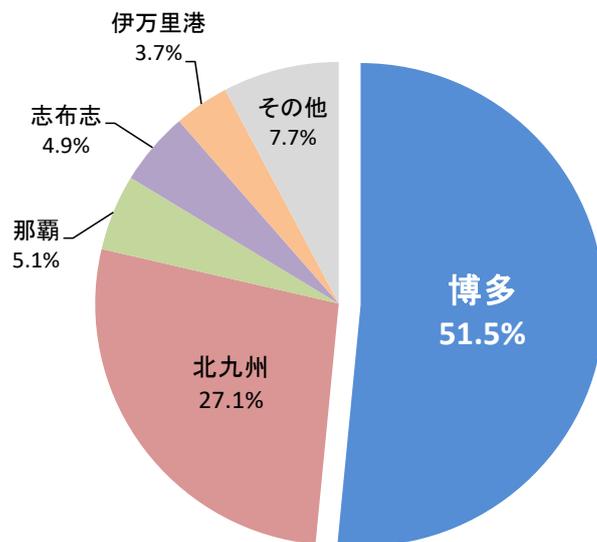
【グラフ 1-5】



### ③ 九州域内の取扱シェア

九州域内で取り扱われている外貿コンテナ貨物の約5割が、博多港を利用している。

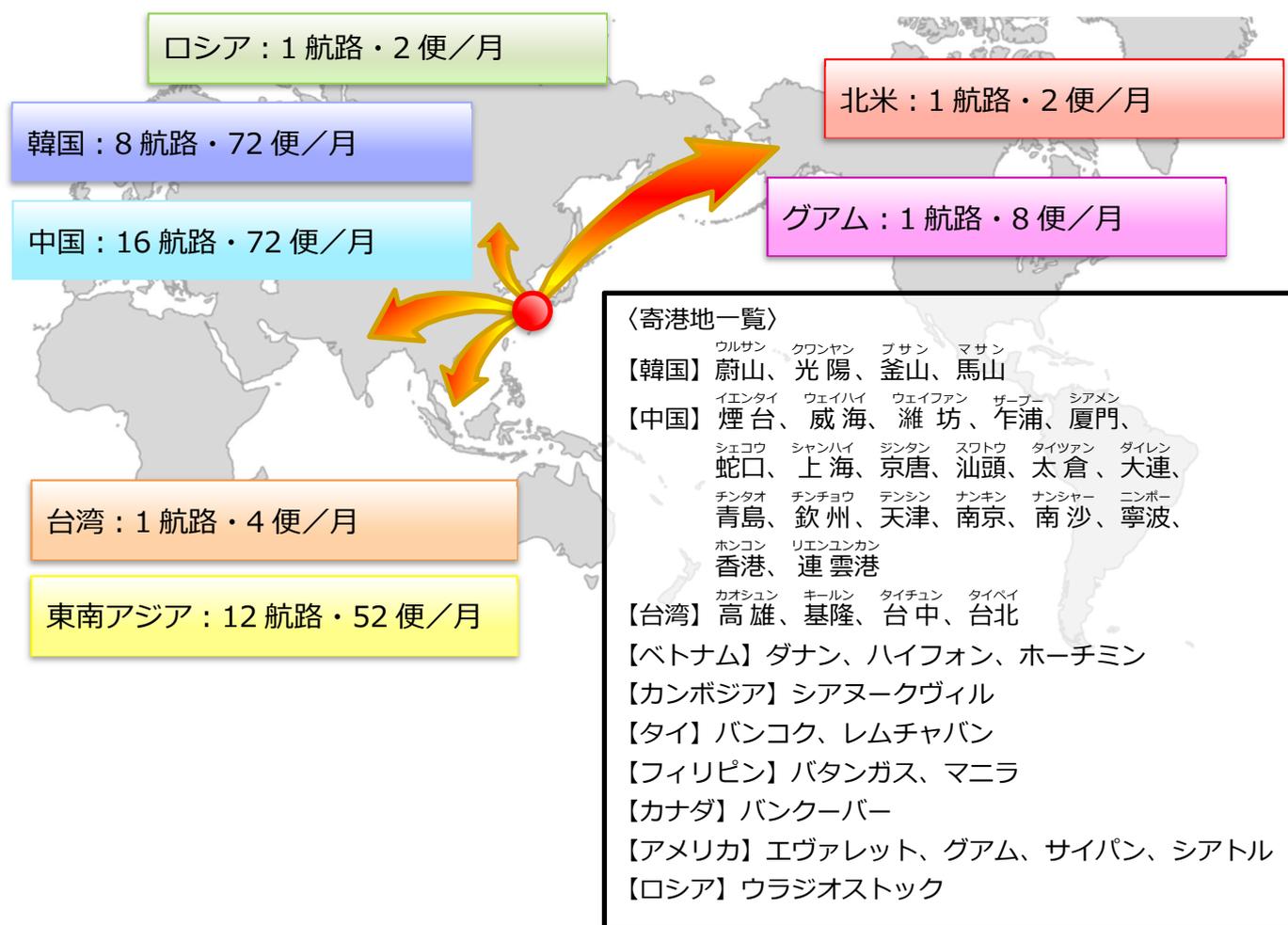
【グラフ 1-6】



## 2. 国際海上コンテナ定期航路と寄港地

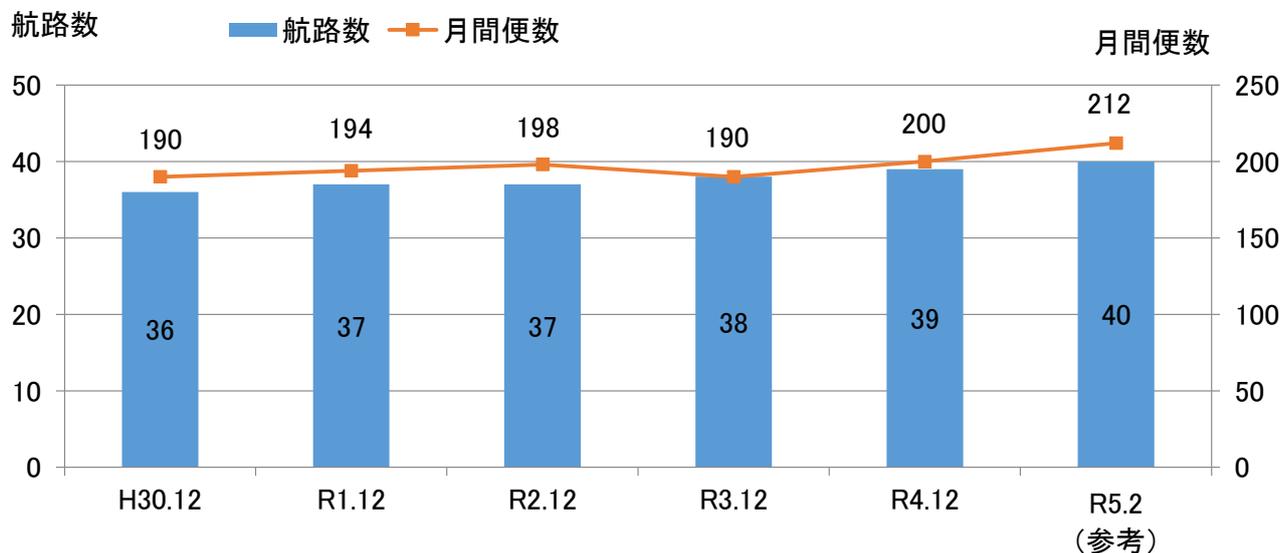
(令和5年2月1日現在)

**40 航路・月間 212 便** (10 か国・地域、41 港とのコンテナ物流網を形成)



### ■ 国際コンテナ定期航路の航路数・便数の推移

【グラフ 2】



### 3. 海上出入貨物（トンベース）

【令和4年港湾統計速報値】

**約 3,225 万トン**

外国貿易：約 1,787 万トン、内国貿易：約 1,438 万トン

#### (1) 海上出入貨物量の推移

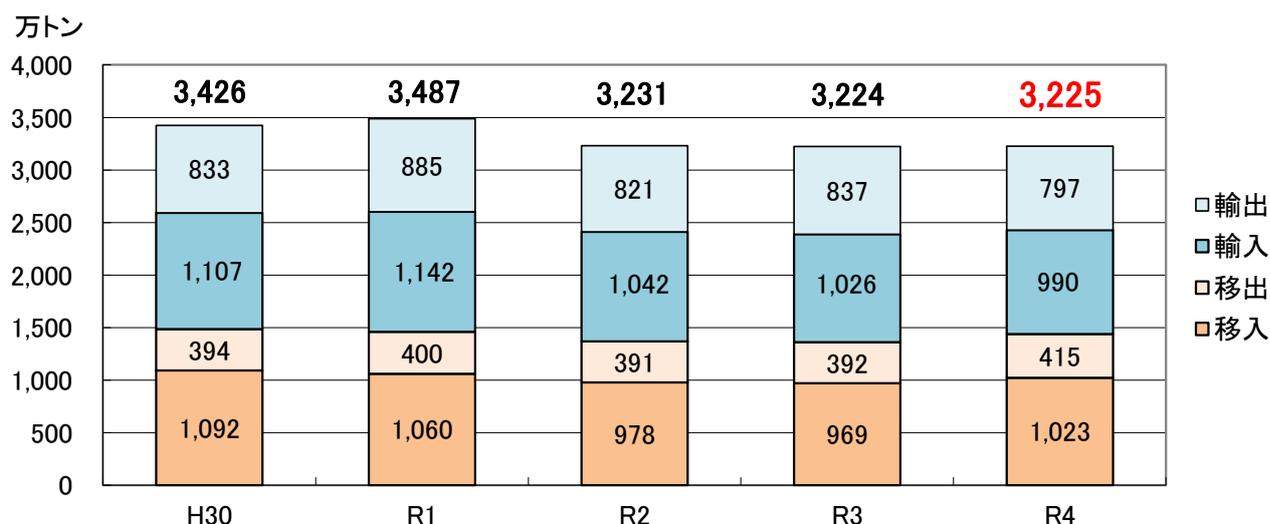
近年は 3,000 万トン台前半で推移しているが、令和4年の輸移出は前年より減少、輸移入は前年より増加しており、全体では令和3年と同程度となっている。

【表 3-1】

(単位：トン)

| 区 分    | 平成30年      | 令和元年       | 令和2年       | 令和3年       | 令和4年       | 増減 (R4/R3) |        |
|--------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------|
|        |            |            |            |            | 数量         | 数量         | 前年比    |
| 博多港全体  | 34,259,778 | 34,869,325 | 32,313,714 | 32,242,372 | 32,252,610 | 10,238     | 100.0% |
| 輸移出    | 12,275,552 | 12,852,443 | 12,119,745 | 12,291,901 | 12,117,918 | ▲ 173,983  | 98.6%  |
| 輸移入    | 21,984,226 | 22,016,882 | 20,193,969 | 19,950,471 | 20,134,692 | 184,221    | 100.9% |
| うち外国貿易 | 19,400,872 | 20,275,931 | 18,624,587 | 18,625,360 | 17,874,181 | ▲ 751,179  | 96.0%  |
| 輸出     | 8,332,964  | 8,854,988  | 8,205,787  | 8,368,395  | 7,970,800  | ▲ 397,595  | 95.2%  |
| 輸入     | 11,067,908 | 11,420,943 | 10,418,800 | 10,256,965 | 9,903,381  | ▲ 353,584  | 96.6%  |
| うち内国貿易 | 14,858,906 | 14,593,394 | 13,689,127 | 13,617,012 | 14,378,429 | 761,417    | 105.6% |
| 移出     | 3,942,588  | 3,997,455  | 3,913,958  | 3,923,506  | 4,147,118  | 223,612    | 105.7% |
| 移入     | 10,916,318 | 10,595,939 | 9,775,169  | 9,693,506  | 10,231,311 | 537,805    | 105.5% |

【グラフ 3-1】



#### (2) 令和4年の貨物量増減の主な要因

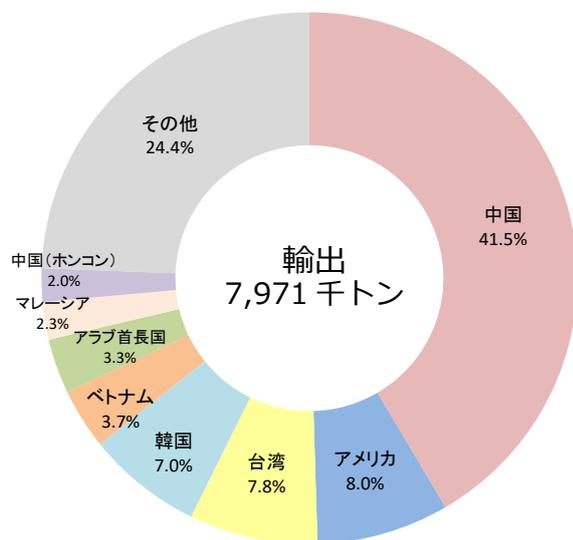
輸移出…完成自動車（前年比▲35.6万トン）や再利用資材（同▲9.7万トン）の減少等  
 輸移入…砂利・砂（同+17.7万トン）やその他の石油（同+12.5万トン）の増加等

### (3) 外国貿易 【17,874千トン】

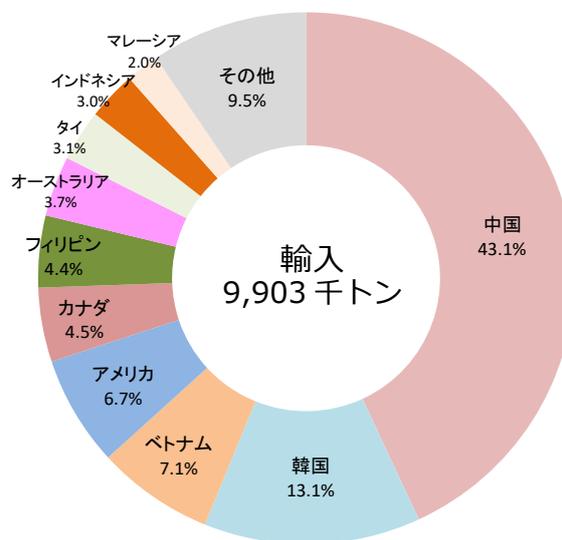
#### ① 相手国別

輸出入ともに、中国や韓国、台湾などの東アジア地域が全体の約6割を占めている。

【グラフ 3-2】



【グラフ 3-3】



#### ② 主要取扱品種

輸出では、中国をはじめとするアジアや北米、中近東向けを中心とする「完成自動車」や「ゴム製品(タイヤ等)」「自動車部品」など、自動車関連産業貨物が上位に挙がる。

輸入では、主にアジア諸国からの「家具装備品」や「衣類・身廻品・はきもの(衣類関係)」「電気機械」など、生活物資が上位を占めている。

【表 3-2】

(単位：千トン)

| 輸 出 |                     |         |         |        | 輸 入     |    |             |         |       |          |         |
|-----|---------------------|---------|---------|--------|---------|----|-------------|---------|-------|----------|---------|
| 順位  | 品種                  | 取扱量     | 主な輸出相手国 |        | 順位      | 品種 | 取扱量         | 主な輸入相手国 |       |          |         |
| 1   | 完成自動車               | ※ 3,709 | 中国      | 台湾     | 韓国      | 1  | 家具装備品       | 1,433   | 中国    | ベトナム     | 韓国      |
| 2   | ゴム製品                | 1,115   | アメリカ    | アラブ首長国 | サウジアラビア | 2  | 衣服・身廻品・はきもの | 764     | 中国    | ベトナム     | 韓国      |
| 3   | 産業機械                | 497     | 台湾      | 中国     | ベトナム    | 3  | 動植物性製造飼肥料   | 718     | 韓国    | アメリカ     | オーストラリア |
| 4   | 自動車部品               | 320     | アラブ首長国  | マレーシア  | 韓国      | 4  | 麦           | 695     | カナダ   | アメリカ     | オーストラリア |
| 5   | 再利用資材               | 298     | 台湾      | ベトナム   | 韓国      | 5  | 電気機械        | 598     | 中国    | 中国(ホンコン) | タイ      |
| 6   | 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 | 286     | 中国      | 台湾     | 韓国      | 6  | 野菜・果物       | 554     | フィリピン | 中国       | 韓国      |
| 7   | 二輪自動車               | 212     | イタリア    | アメリカ   | ベルギー    | 7  | 製造食品        | 434     | 中国    | 韓国       | タイ      |
| 8   | 化学薬品                | 182     | 中国      | 台湾     | 韓国      | 8  | 自動車部品       | 344     | ベトナム  | 中国       | 韓国      |
| 9   | 金属くず                | 177     | マレーシア   | 韓国     | ベトナム    | 9  | その他日用品      | 339     | 中国    | 韓国       | アメリカ    |
| 10  | 取合せ品                | 151     | 中国      | スウェーデン | インドネシア  | 10 | 木製品         | 312     | 中国    | インドネシア   | マレーシア   |

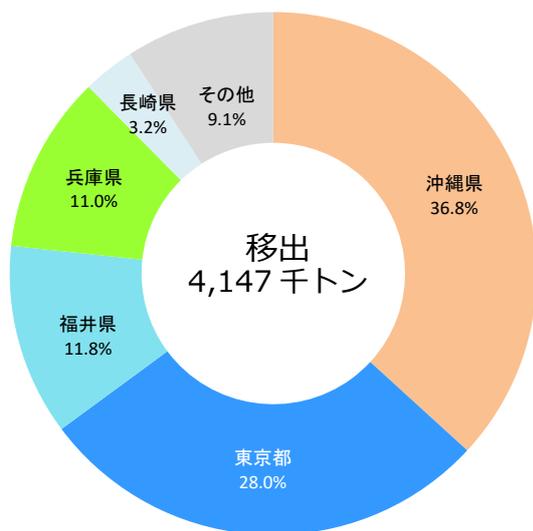
※普通・小型乗用車約 371,000 台分に相当

## (4) 内国貿易 【14,378千トン】

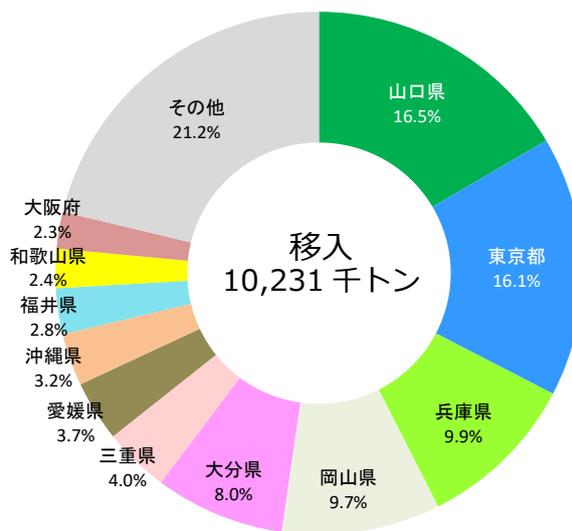
### ① 相手都道府県別

移出においては、定期航路を有する東京都や沖縄県との取引が多く、また、移入においては、東京都のほか、山口県、岡山県など石油製品を取扱う港との取引が多い状況となっている。

【グラフ 3-4】



【グラフ 3-5】



### ② 主要取扱品種

移出では、「取合せ品 (小口混載貨物等)」や「完成自動車」など、取扱品種が多岐に渡っており、主に、定期航路を有する沖縄県や東京都に移出されている。

移入では、「その他の石油 (軽油、航空燃料油など)」や「揮発油 (ガソリンなど)」などの燃料系貨物、「砂利・砂」や「セメント」「鋼材」などの建築資材、「完成自動車」が上位を占めている。

【表 3-3】

(単位：千トン)

| 移 出 |         |        |             | 移 入 |         |          |            |     |      |
|-----|---------|--------|-------------|-----|---------|----------|------------|-----|------|
| 順位  | 品種      | 取扱量    | 主な移出相手都道府県  | 順位  | 品種      | 取扱量      | 主な移入相手都道府県 |     |      |
| 1   | 取合せ品    | 841    | 沖縄県 東京都 兵庫県 | 1   | その他の石油  | 1,690    | 山口県        | 大分県 | 岡山県  |
| 2   | その他輸送機械 | 602    | 福井県 東京都 兵庫県 | 2   | 砂利・砂    | 1,668    | 海上採取       | 長崎県 | 兵庫県  |
| 3   | 完成自動車   | ※1 564 | 東京都 沖縄県 福井県 | 3   | 揮発油     | 1,618    | 山口県        | 岡山県 | 大分県  |
| 4   | 製造食品    | 255    | 沖縄県 兵庫県 長崎県 | 4   | 完成自動車   | ※2 1,259 | 東京都        | 三重県 | 沖縄県  |
| 5   | 飲料      | 201    | 沖縄県 長崎県 兵庫県 | 5   | セメント    | 565      | 山口県        | 福岡県 | 福井県  |
| 6   | その他日用品  | 195    | 沖縄県 長崎県 兵庫県 | 6   | 鋼材      | 404      | 岡山県        | 大阪府 | 兵庫県  |
| 7   | 鋼材      | 169    | 沖縄県 兵庫県 広島県 | 7   | 取合せ品    | 371      | 東京都        | 沖縄県 | 福井県  |
| 8   | 麦       | 164    | 岡山県 香川県 広島県 | 8   | 動物性製造飼料 | 234      | 兵庫県        | 福井県 | 岡山県  |
| 9   | ゴム製品    | 128    | 兵庫県 福井県 東京都 | 9   | 重油      | 216      | 山口県        | 大分県 | 岡山県  |
| 10  | 金属製品    | 103    | 東京都 沖縄県 福井県 | 10  | 米       | 210      | 東京都        | 福井県 | 神奈川県 |

※1 普通・小型乗用車約 56,000 台に相当

※2 普通・小型乗用車約 126,000 台に相当

## ＜2022年の国際海上コンテナ貨物動向＞

## ◆国際海上コンテナ取扱個数（1-12月）

（単位：TEU）

|            | 2021年          | 2022年          | 増減            | 伸び率          |
|------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| 博多港全体      | 890,026        | 887,842        | ▲2,184        | ▲0.2%        |
| 実入り        | 644,429        | 639,122        | ▲5,307        | ▲0.8%        |
| 空          | 245,597        | 248,720        | +3,123        | +1.3%        |
| <b>輸移出</b> | <b>439,944</b> | <b>442,970</b> | <b>+3,026</b> | <b>+0.7%</b> |
| 実入り        | 229,148        | 231,100        | +1,952        | +0.9%        |
| 空          | 210,796        | 211,870        | +1,074        | +0.5%        |
| <b>輸移入</b> | <b>450,082</b> | <b>444,872</b> | <b>▲5,210</b> | <b>▲1.2%</b> |
| 実入り        | 415,281        | 408,022        | ▲7,259        | ▲1.7%        |
| 空          | 34,801         | 36,850         | +2,049        | +5.9%        |

◆**輸移出**における主な**増加**品目

（単位：TEU）

| 品目名   | 2021年  | 2022年  | 増      | 伸び率    |
|-------|--------|--------|--------|--------|
| 自動車部品 | 16,299 | 20,825 | +4,526 | +27.8% |
| 取合せ品  | 5,437  | 8,343  | +2,906 | +53.4% |
| 飲料    | 4,080  | 5,660  | +1,580 | +38.7% |

◆**輸移入**における主な**減少**品目

（単位：TEU）

| 品目名         | 2021年  | 2022年  | 減      | 伸び率    |
|-------------|--------|--------|--------|--------|
| 電気機械        | 32,718 | 28,293 | ▲4,425 | ▲13.5% |
| 自動車部品       | 24,443 | 21,457 | ▲2,986 | ▲12.2% |
| 衣服・身廻品・はきもの | 36,637 | 33,942 | ▲2,695 | ▲7.4%  |

## ◆物流の動向

上半期は、コロナ禍による世界的な海上輸送の混乱やコンテナ運賃の高騰、半導体の供給不足等が続いたことに加え、ロシアにおける日本企業の事業停止や、上海市のロックダウンによる工場の操業停止等の影響を受け、減少した。

下半期に入り、海外主要港の混雑の緩和やコンテナ運賃の下落等に伴い、荷動きが回復傾向となり、通年では前年と同程度となった。

## <博多港の集荷対策>

### 【体系図】

#### 目指すべき姿（目標）

#### 活力と存在感に満ちた「日本の対アジア拠点港」

※平成 28 年 3 月改訂 博多港湾計画

#### 【博多港の強み】

- ・成長著しいアジアに**近い地理的優位性**
- ・陸・海・空の輸送モードが集積する**交通便利性**

目指すべき姿（目標）

取り組みの方向性（戦略）

主な取組み（戦術）

#### 取り組みの方向性（戦略）

○博多港の強みを活かし、

博多港における国際海上コンテナ取扱量の**シェアが高い「東アジア」の貨物**や、  
近年、**増加が顕著な「東南アジア」の貨物**を中心に、集荷活動に取り組む。

アジアの貨物については、九州内の港で輸出入されている貨物だけでなく、  
更なる集荷のため、**九州からの流出貨物**や、**九州域外の貨物**についても対象を広げ、  
積極的に集荷活動に取り組む。

#### (1) 九州からの流出貨物

九州で生産または消費される貨物のうち、  
九州以外の港で輸出入されている貨物の取込み。



#### (2) 九州域外の貨物

九州域外の貨物で、  
博多港利用が効果的な貨物の取込み。



特に輸出貨物については、中長期的な動向等から、下記を中心とした集荷活動を強化する。

- ・「染料・塗料・合成樹脂等」、「産業機械」など、**中長期的に増加傾向で、近年も増加が顕著な貨物**
- ・海外ネット通販（越境 EC）で人気が高く、需要拡大が予想される、日本の高品質な**日用品**など
- ・国を挙げて輸出強化の取組みが進められている、日本の安心・安全な**農林水産物や食品**

※コロナ禍の状況、物流動向等を注視し、必要に応じて見直しを行う。

#### 主な取組み（戦術）

- (1) 船社・荷主等への企業訪問、相談対応、視察対応
- (2) 博多港物流トライアル推進事業の企画・実施
- (3) セミナー・説明会の開催
- (4) 展示会等への出展



博多港振興セミナー

## 第2章 博多港の人流

### 1. 船舶乗降人員

【令和4年港湾統計速報値】

**約75万3千人**

外国航路：約3千人、内国航路：約75万人

#### (1) 船舶乗降人員数の推移

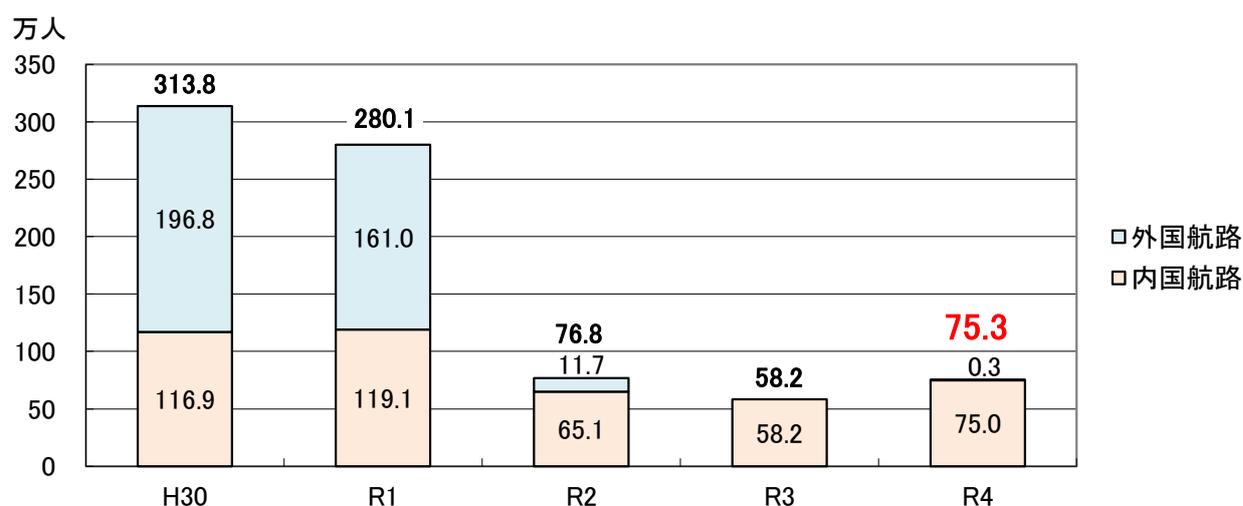
外国航路・内国航路とも、新型コロナウイルス感染症の影響による人の移動の制限等が緩和されたことにより、前年より増加している。

【表1】

(単位：人)

| 区分    | 平成30年     | 令和元年      | 令和2年    | 令和3年    | 令和4年    | 増減 (R4/R3) |        |
|-------|-----------|-----------|---------|---------|---------|------------|--------|
|       |           |           |         |         | 人数      | 人数         | 前年比    |
| 博多港全体 | 3,137,545 | 2,800,804 | 767,927 | 581,889 | 753,004 | 171,115    | 129.4% |
| 外国航路  | 1,968,427 | 1,609,678 | 116,901 | 0       | 3,465   | 3,465      | 皆増     |
| 内国航路  | 1,169,118 | 1,191,126 | 651,026 | 581,889 | 749,539 | 167,650    | 128.8% |

【グラフ1】



## 2. うち外国航路船舶乗降人員

【令和4年港湾統計速報値】

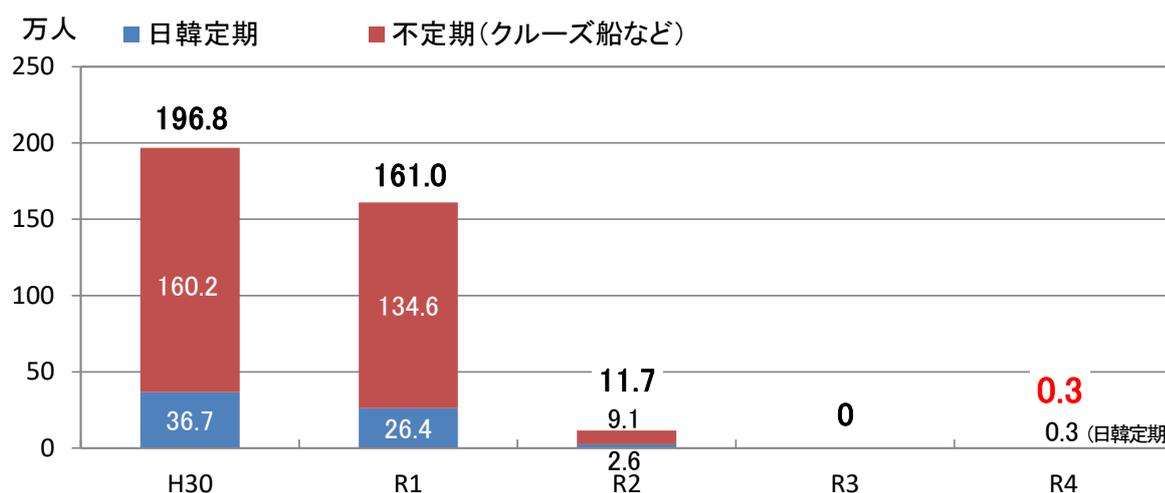
**乗降人員数：約3千人**

### (1) 外国航路船舶乗降人員数の推移

定期航路については、水際措置（※）の見直しを受け、令和4年11月4日より日韓定期航路が再開したことによる皆増。不定期航路（クルーズ船）については、国際クルーズの運航休止が続いたことから、前年同様ゼロとなった。

※ 日本政府による新型コロナウイルス感染症の水際措置として、中国又は韓国との船舶による旅客運送停止が要請された（令和2年3月9日～令和4年10月10日）。

#### 【グラフ2】



#### 【参考：国内上位5港の推移】 国土交通省「港湾統計（年報）」より

(単位：人)

| 順位 | 平成28年 |           | 平成29年 |           | 平成30年 |           | 令和元年 |           | 令和2年 |         |
|----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|------|-----------|------|---------|
|    | 港湾名   | 人数        | 港湾名   | 人数        | 港湾名   | 人数        | 港湾名  | 人数        | 港湾名  | 人数      |
| 1  | 博多港   | 2,120,035 | 博多港   | 2,090,345 | 博多港   | 1,968,427 | 博多港  | 1,609,678 | 博多港  | 116,901 |
| 2  | 長崎港   | 1,044,154 | 長崎港   | 1,538,571 | 長崎港   | 1,394,392 | 那覇港  | 1,347,776 | 那覇港  | 76,595  |
| 3  | 那覇港   | 761,298   | 那覇港   | 969,481   | 那覇港   | 1,217,201 | 長崎港  | 1,091,761 | 長崎港  | 69,637  |
| 4  | 比田勝港  | 362,026   | 八代港   | 573,962   | 比田勝港  | 632,842   | 石垣港  | 581,023   | 石垣港  | 36,560  |
| 5  | 鹿児島港  | 344,469   | 比田勝港  | 515,506   | 鹿児島港  | 533,180   | 平良港  | 522,529   | 比田勝港 | 23,580  |

(日本政府からの旅客運送停止要請により博多港は旅客運送を休止していたため、令和3年の実績はない。)

### 3. クルーズ船の寄港回数

【令和4年港湾統計速報値】

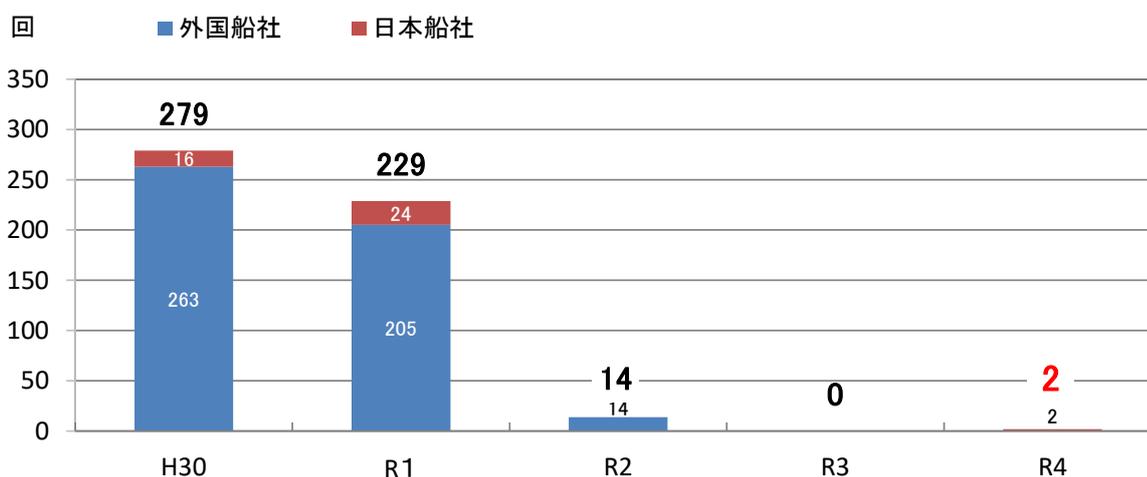
**寄港回数：2回**

外国船社：0回、日本船社：2回

#### (1) クルーズ船の寄港回数の推移

新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、令和2年3月以降のクルーズ船の寄港がなかったが、令和4年6月に感染症対策を徹底して運航している国内クルーズの受入再開することを公表し、令和4年11月4日から国内クルーズの寄港が再開した。

【グラフ3】



## 市営渡船の経営状況

## &lt; 航路別収支 &gt;

(単位：千円)

| 区分          |        | 令和5年度 当初予算(案) |           |           |          |           |
|-------------|--------|---------------|-----------|-----------|----------|-----------|
|             |        | 志賀島           | 能古        | 玄界島       | 小呂島      | 合計        |
| 歳入          | 運賃収入等  | 83,786        | 273,948   | 55,351    | 23,995   | 437,080   |
|             | 国・県補助金 | 0             | 0         | 98,686    | 58,043   | 156,729   |
|             | 計      | 83,786        | 273,948   | 154,037   | 82,038   | 593,809   |
| 歳出          | 運航経費   | 410,134       | 395,953   | 286,680   | 154,665  | 1,247,432 |
| 運航収支        |        | ▲ 326,348     | ▲ 122,005 | ▲ 132,643 | ▲ 72,627 | ▲ 653,623 |
| 公債費(市債償還分)等 |        | 26,790        | 44,761    | 53,625    | 3,296    | 128,472   |
| 繰入金         |        | 353,138       | 166,766   | 186,268   | 75,923   | 782,095   |

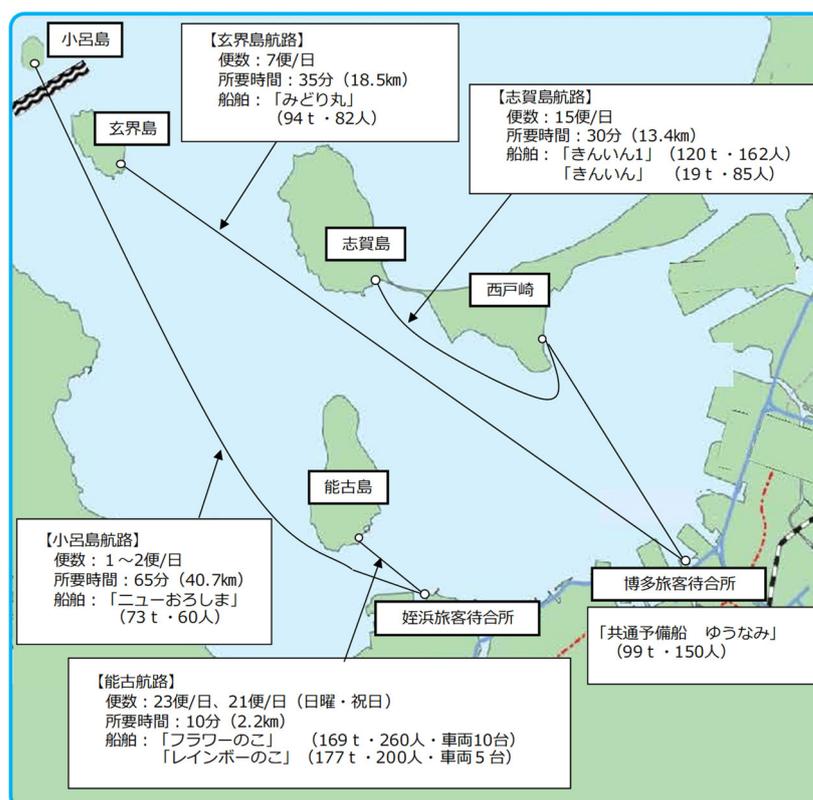
## &lt; 取り組み状況 &gt;

新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、生活航路として、地元の方々に安心してご利用いただけるよう、引き続き感染症対策を徹底するとともに、各航路における観光利用の促進に努め、増収増客を目指す。

## ◆ 具体的な感染症対策の取り組み

- ・ 待合所、船内客室の換気及び座席、手すり等の消毒
- ・ 乗船時のマスクの着用、手指アルコール消毒の呼びかけ
- ・ 多客時の増便による船内の混雑解消
- ・ キャッシュレス決済の拡充
- ・ 検温カメラの設置 など

## &lt; 航路概要図 &gt;



## 第3章 博多港の入港船舶

### 1. 入港隻数及び総トン数

【令和4年港湾統計速報値】

**入港隻数：24,296隻**

**総トン数：約5,062万総トン**

外国航路：2,555隻・約3,028万総トン、内国航路：21,741隻・約2,034万総トン

#### (1) 入港隻数及び総トン数の推移

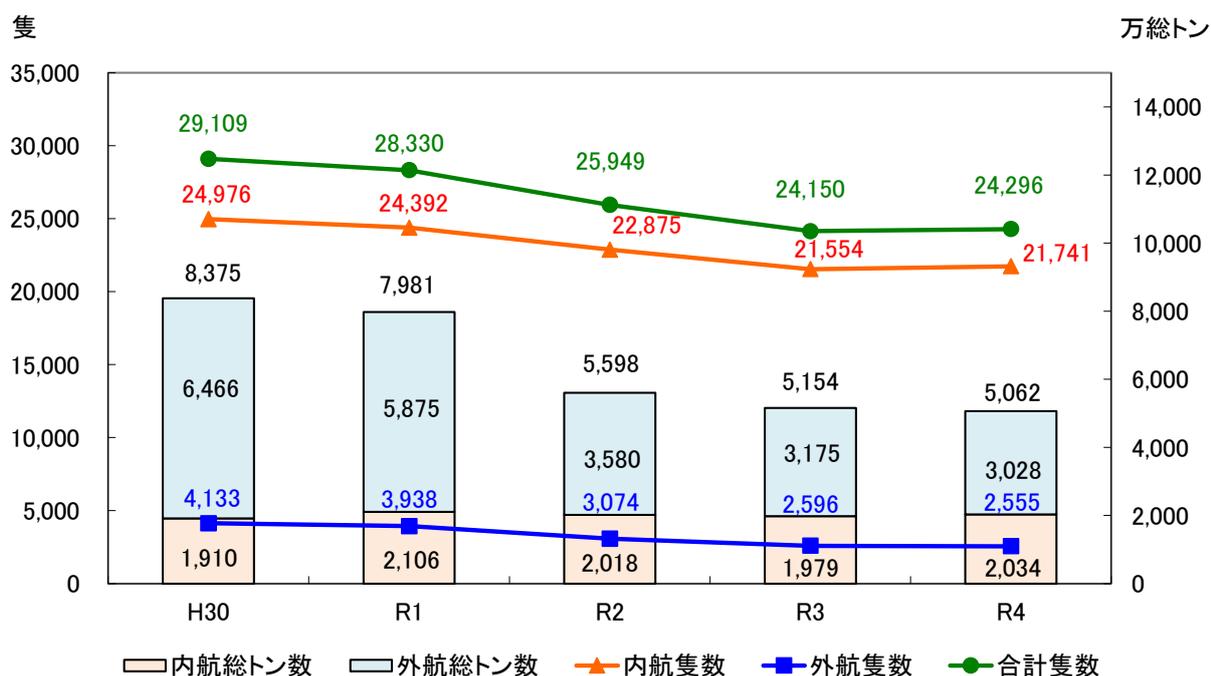
令和4年の入港隻数は令和3年と同程度だが、自動車専用船等の入港隻数減少により、総トン数が減少している。

【表1】

(単位：隻、総トン)

| 区 分  | 平成30年      | 令和元年       | 令和2年       | 令和3年       | 令和4年       | 増減 (R4/R3)  |        |
|------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--------|
|      |            |            |            |            | 数量         | 数量          | 前年比    |
| 入港隻数 | 29,109     | 28,330     | 25,949     | 24,150     | 24,296     | 146         | 100.6% |
| 外国航路 | 4,133      | 3,938      | 3,074      | 2,596      | 2,555      | ▲ 41        | 98.4%  |
| 内国航路 | 24,976     | 24,392     | 22,875     | 21,554     | 21,741     | 187         | 100.9% |
| 総トン数 | 83,754,376 | 79,805,066 | 55,983,314 | 51,540,787 | 50,623,091 | ▲ 917,696   | 98.2%  |
| 外国航路 | 64,657,295 | 58,748,120 | 35,802,548 | 31,750,203 | 30,284,868 | ▲ 1,465,335 | 95.4%  |
| 内国航路 | 19,097,081 | 21,056,946 | 20,180,766 | 19,790,584 | 20,338,223 | 547,639     | 102.8% |

【グラフ1】



## 第4章 福岡空港の概況

### 1. 乗降客数

【令和4年速報値】

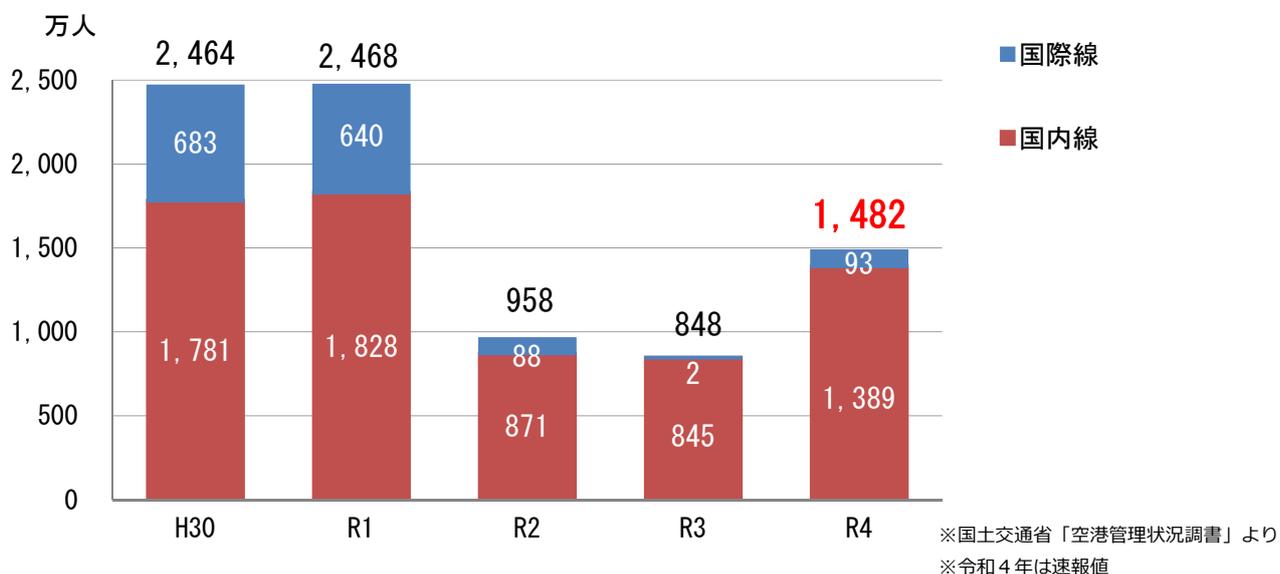
**乗降客数：約 1,482 万人**

国際線：約 93 万人 国内線：約 1,389 万人

#### (1) 乗降客数の推移

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年から減少していたが、国際線・国内線ともに令和3年より増加している。

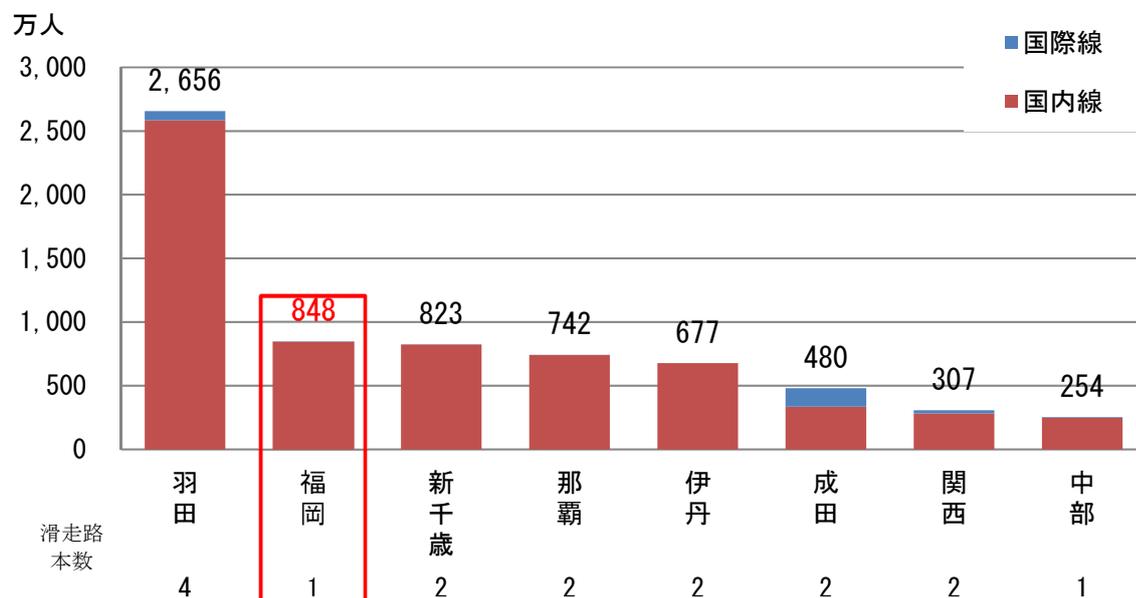
【グラフ 1-1】



【参考：国内主要空港との比較（令和3年）】

福岡空港の乗降客数は国内第2位である。

【グラフ 1-2】



## 2. 貨物取扱量

【令和4年速報値】

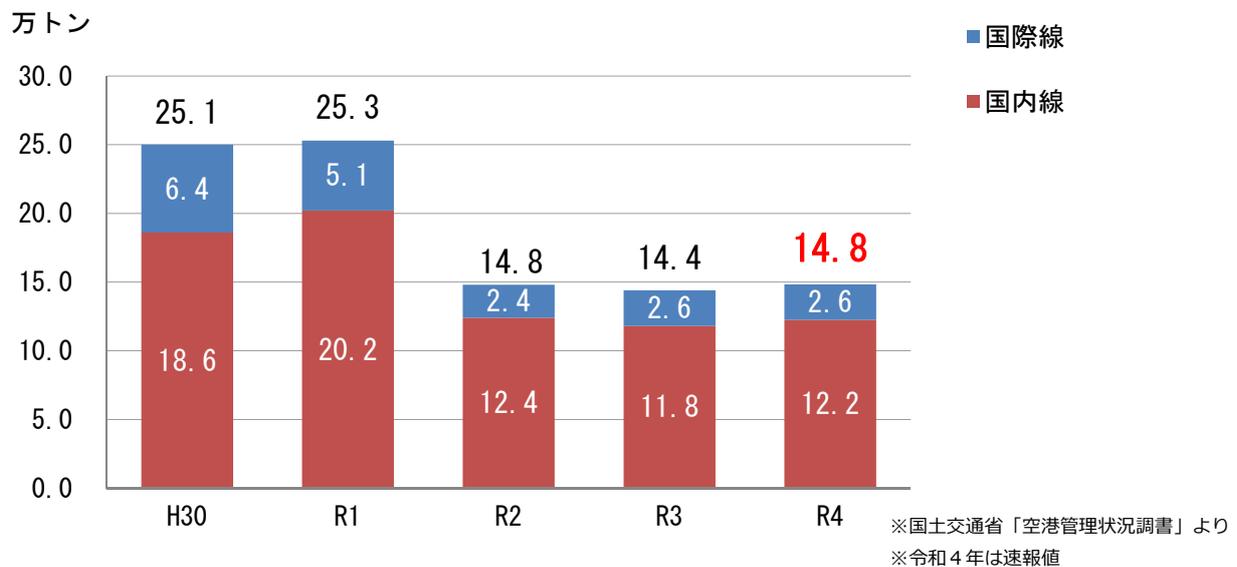
**貨物取扱量：約 14 万 8 千トン**

国際線：約 2 万 6 千トン　国内線：約 12 万 2 千トン

### (1) 貨物取扱量の推移

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年から減少しており、国際線・国内線ともに令和3年と同程度となっている。

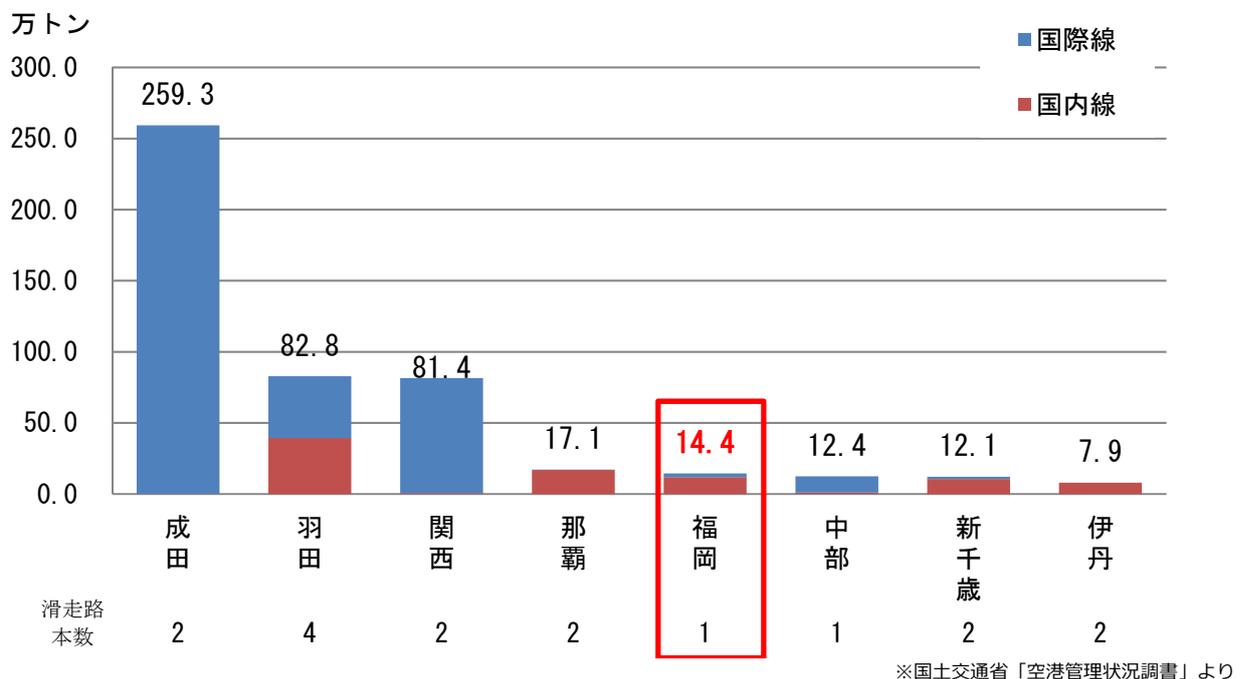
【グラフ 2-1】



### 【参考：国内主要空港との比較（令和3年）】

福岡空港の貨物取扱量は国内第5位である。

【グラフ 2-2】



### 3. 発着回数

【令和4年速報値】

**発着回数：約 14万7千回**

国際線：約 9千回

国内線：約 13万8千回

#### (1) 発着回数の推移

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年から減少していたが、国際線・国内線ともに令和3年より増加している。

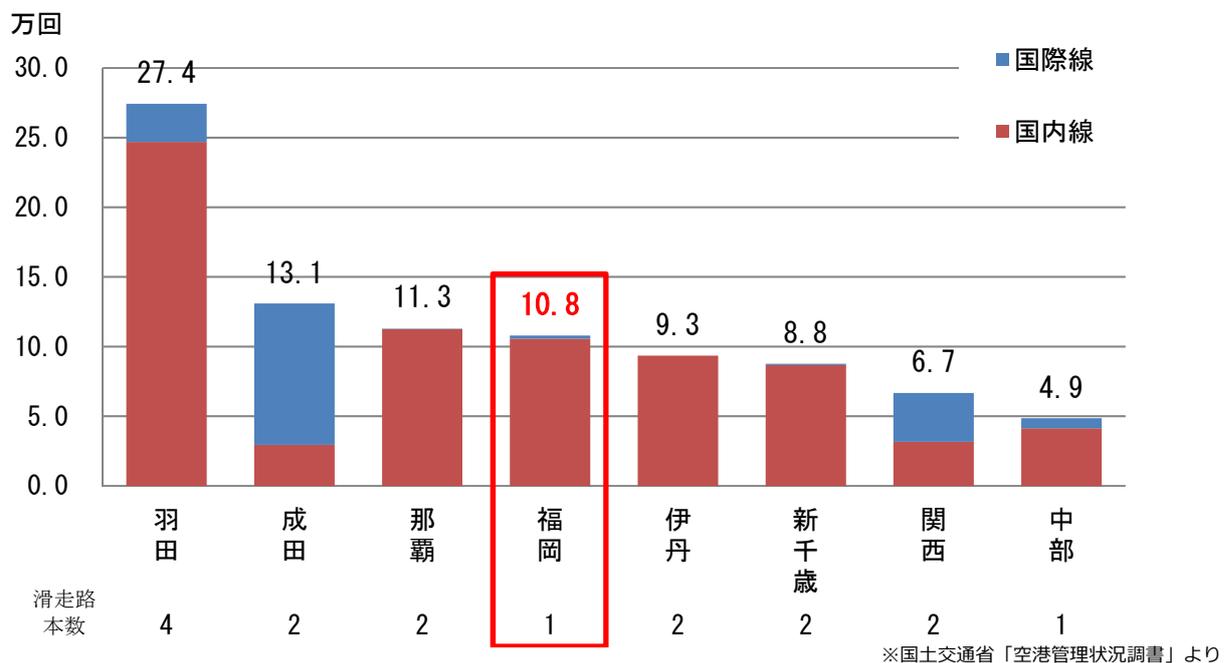
【グラフ 3-1】



#### 【参考：国内主要空港との比較（令和3年）】

福岡空港の発着回数は国内第4位である。

【グラフ 3-2】



## 4. 路線状況

令和5年2月現在で、路線数は国際線が20路線、国内線が27路線となっている。  
また、発着便数は国際線が週578便、国内線が1日386便となっている。

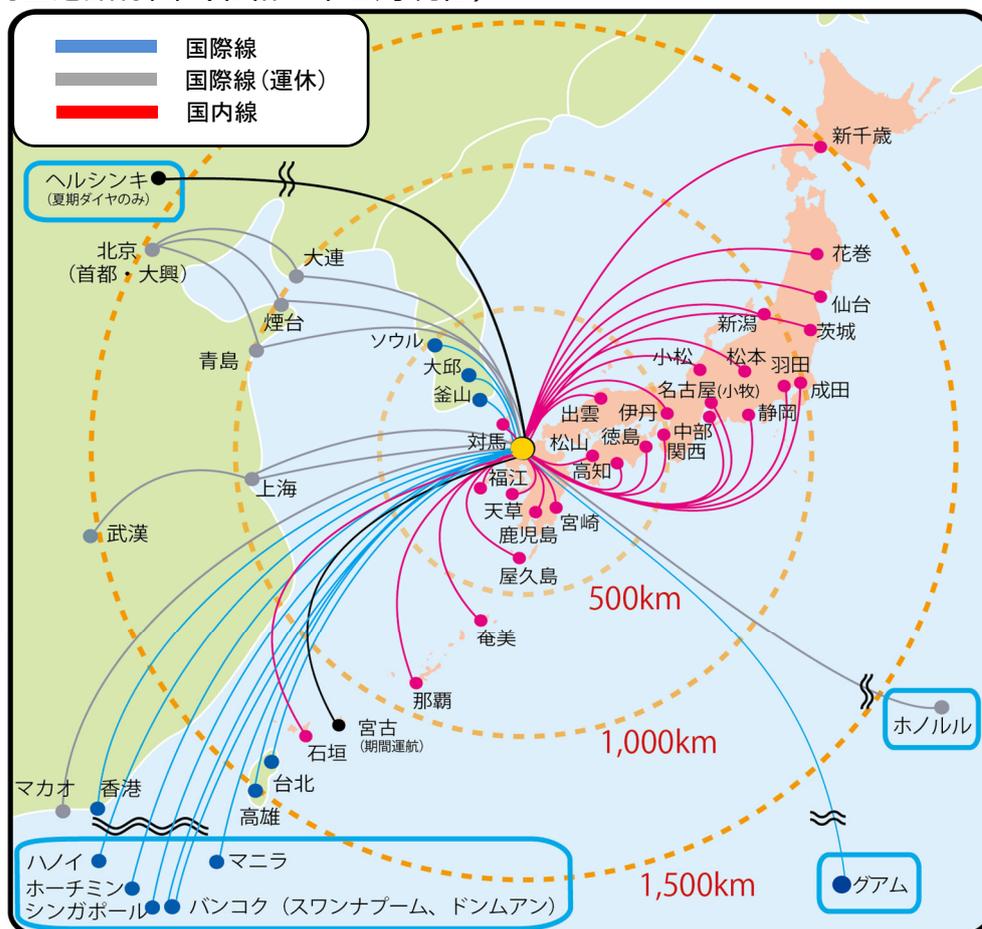
なお、新型コロナウイルス感染症の影響により運休・減便が発生している。

福岡空港の時刻表（2月）を基に福岡市港湾空港局集計

| 区分  | 路線数         | 発着便数         | 乗入航空会社数 | 行先  |
|-----|-------------|--------------|---------|---|
| 国際線 | 20<br>※運休含む | 578<br>(便/週) | 22      | ソウル、釜山、大邱、上海、武漢、北京、大連、<br>青島、煙台、台北、高雄、香港、マカオ、<br>マニラ、バンコク、ハノイ、ホーチミン、<br>シンガポール、グアム、ホノルル<br>※下線部は時刻表上「運休」<br>計20都市（8カ国・地域） |
| 国内線 | 27          | 386<br>(便/日) | 13      | 羽田、成田、新千歳、花巻、仙台、新潟、<br>小松、松本、茨城、静岡、中部、名古屋(小牧)、<br>関西、伊丹、出雲、松山、徳島、高知、<br>対馬、福江、天草、宮崎、鹿児島、屋久島、<br>奄美、那覇、石垣<br>計27空港         |

※乗入航空会社については、コードシェアのみの会社を除く

### 福岡空港路線図（令和5年2月現在）



## 福岡空港の機能強化



航空機混雑を解消するとともに、将来の航空需要に適切に対応するため、滑走路増設事業を実施(令和7年3月末供用開始予定)

## 福岡市・福岡国際空港(株)協議会の開催実績（令和4年10月以降）

福岡市は、運営会社との間で、相互の協力と密接かつ持続的な連携により福岡空港及び地域の活性化を図ることを目的として、パートナーシップ協定を締結し、市独自の協議の場(福岡市・福岡国際空港(株)協議会)を設置

| 開催日・出席者   | 主な協議内容  |
|---|---|
| 令和4年11月15日（幹事会）<br><b>【福岡市】</b><br>港湾空港局長、理事、<br>空港振興部長 他<br><b>【運営会社】</b><br>副社長、経営企画本部長 他 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市から、前回の幹事会以降に開催された市議会における、空港関連の主な質疑について説明。</li> <li>・運営会社から、2022年度第2四半期決算について報告があり、債務超過である状況は変わらないものの、国内線を中心に旅客数が回復し、純損失は、前年同期より改善した。国際線も10月の入国制限の緩和により、復便や新規就航など回復傾向にある。依然として厳しい状況は続いているものの、自助努力や国の支援策活用により、当面の資金繰りは確保できている。引き続き安全・安心を最優先とした空港運営に努めていくとの説明。</li> <li>・運営会社から路線の復便状況や誘致について説明があり、増設滑走路の完成を見据え、姉妹都市である広州などをはじめとした路線誘致に連携して取り組むことを確認。</li> <li>・運営会社から利便性向上に関する取り組みの説明があり、更なる利用者利便の向上を図っていく旨の発言があった。</li> <li>・市から、来年度事業計画の策定に当たり、安全・安心な空港運営の徹底や地域に寄り添った空港運営の継続、航空ネットワークの強化を依頼し、運営会社から、市の意向も受け止めたうえで、計画の策定を進める旨の発言があった。</li> <li>・市から世界水泳福岡大会のおもてなしの協力を要請し、運営会社から、より良いおもてなしが出来るよう取り組んでいく旨の発言があった。</li> <li>・次回はトップレベルの協議会を開催することを確認。</li> </ul> |

| 開催日・出席者   | 主な協議内容   |
|---|--|
| <p>令和5年2月3日（協議会）</p> <p>【福岡市】<br/>市長、副市長、<br/>港湾空港局長、理事 他</p> <p>【運営会社】<br/>社長、副社長、<br/>経営企画本部長 他</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事務局から、今年度で開催した幹事会の概要を報告。</li> <li>・運営会社から、12月の旅客数は、2018年と比較して国内線は同水準まで回復、国際線も約6割まで回復しているなど、運航状況についての説明。市から、現在の保安検査場の混雑緩和の取組みを求めるとともに、増設滑走路の完成を見据え、姉妹都市である広州などをはじめとしたアジアの未就航都市などの路線誘致に連携して取り組むことを確認。</li> <li>・運営会社から、国際線ターミナル整備での保安検査レーンの増設、内際連絡バス専用道の整備、国内線地区における立体駐車場や一般車乗降場の整備などの取組みについて説明があり、市から、引き続き利用者の利便性向上に向けた取組みを要請。</li> <li>・世界水泳の開催に向け、市と運営会社が協力して、玄関口となる福岡空港で、より良いおもてなしができるよう積極的に取り組んでいくことを確認。</li> <li>・市から、空港の脱炭素化について、国の方針や市の計画を踏まえた積極的な取組みを要請。運営会社からは、国や空港内事業者と連携して空港脱炭素化推進計画を策定し、取組みを進めていく旨の発言があった。</li> <li>・市から次年度の事業計画策定にあたって、安全・安心で地域に寄り添った空港運営や多様な航空ネットワークの強化を要請し、運営会社から、これまでに出た意見を今後の計画や空港運営に反映させていく旨の発言があった。</li> </ul> |