

平成29年度
内外貿ユニットロード貨物流動調査
調査概要

国土交通省港湾局

目 次

1. 調査の目的	1
2. 調査の沿革	1
3. 調査の根拠法令	1
4. 調査の対象	1
5. 抽出方法及び調査内容	2
6. 調査票	2
7. 調査の時期	2
8. 調査の方法	3
9. 結果の概要	3
10. 集計結果	4
(1) 内航コンテナ船・RORO船の貨物流動実態	4
(2) 内航自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態	15
(3) 外航RORO船・自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態	19
(4) 前回調査との比較分析	26
(参考1) 調査票	29
(参考2) 月間値の推計手法	33

1. 調査の目的

本調査は、「内航コンテナ船・内航RORO船・内航自動車航送船」及び「外航RORO船・外航自動車航送船」の貨物流動の量的・質的な動向を把握するため、統計法に基づく一般統計調査として実施するものである。

また、内外貿ユニットロード貨物流動調査の実施・集計を行うとともに、内外貿ユニットロード貨物の海陸一貫の流動実態を踏まえ、各種政策に反映するため、調査結果をもとに内貿及び輸出入における品目毎のユニットロード貨物の動向解析、二次統計の整備等を行うことを目的とする。

2. 調査の沿革

本調査は、「内貿ユニットロード貨物流動調査」として昭和60年度、平成元年度、5年度、12年度に実施しており、平成19年度以降は、5年周期で実施。平成24年度より、外貿ユニットロード貨物流動調査が新たに追加され、調査の名称を「内外貿ユニットロード貨物流動調査」に変更した。

3. 調査の根拠法令

統計法第19条第1項に基づく一般統計調査として実施

4. 調査の対象

ア. 内貿ユニットロード貨物流動調査

① 内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査

不特定荷主を集荷対象とした内航コンテナ船・RORO船による内航定期航路を運航する船舶運航事業者

② 内航自動車航送船利用動向調査

不特定荷主を集荷対象とした内航定期航路を運航する自動車航送船に乗船した車両（トラック、トレーラ等の貨物を運搬するものに限る。）の運転手。対象航路は、発港、着港の双方が本州、北海道、四国、九州、沖縄本島（いずれも離島を除く）に所在する航路（発港、着港が同一県内の航路など一部の航路を除く）

イ. 外貿ユニットロード貨物流動調査

③ 外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査

不特定荷主を集荷対象とした外航RORO船・自動車航送船による外航定期航路を運航する船舶運航事業者。対象航路は、日本と対岸諸国（中国、韓国、台湾、ロシア）を結ぶ航路

（船舶運航事業者が貨物の陸上流動に関する情報を有していない場合は、二次調査先として記入された海運貨物取扱業者（フォワーダー））

5. 抽出方法及び調査内容

	調査名	調査対象事業者	調査内容・調査期間
	貨物流動調査		
内貿ユニット ロード貨物 流動調査	①内航コンテナ船・RORO 船貨物流動調査	内航コンテナ船・RORO船の運 航事業者および当該船舶を利用 するフォワーダー（貨物利用運送 事業者）等	・平成29年11月1ヶ月間の任意の4航海 を対象として、調査対象貨物の輸送形 態、貨物の出発地から到着地までの輸 送の流れ（内陸輸送を含む）、貨物の 内容等を把握する。
	②内航自動車航送船利用 動向調査	内航自動車航送船（離島航路を 除く）を利用する調査対象車両の 運転手	・平成29年11月1ヶ月間の任意の2日間 を対象として、調査対象車両の特性、 積載している貨物の出発地から到着地 までの流動、貨物の内容等を把握す る。
外貿ユニット ロード貨物 流動調査	③外航RORO船・自動車 航送船貨物流動調査	外航RORO船・自動車航送船の 運航事業者	・平成29年11月1ヶ月間の任意の4航海 を対象として、調査対象貨物の輸送形 態、貨物の出発地から到着地までの輸 送の流れ（国内の内陸輸送を含む）、 貨物の内容等を把握する。
	二次調査	外航RORO船・自動車航送船を 利用するフォワーダー（貨物利用 運送事業者）等	・外航RORO船・自動車航送船の運航 事業者が把握していない調査項目に ついて、フォワーダー等に対する二次 調査により把握する。

6. 調査票

巻末参考資料のとおり。

7. 調査の時期

ア. 内貿ユニットロード貨物流動調査

① 内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査

平成29年11月1日から11月30日までの1ヶ月間のうちの任意の4航海

② 内航自動車航送船利用動向調査

平成29年11月1日から11月30日までの1ヶ月間のうちの任意の2日間

イ. 外貿ユニットロード貨物流動調査

③ 外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査

平成29年11月1日から11月30日までの1ヶ月間のうちの任意の4航海

8. 調査の方法

ア 内貿ユニットロード貨物流動調査

① 内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査

船舶運航事業者に調査票を配布、記入いただいて回収

② 内航自動車航送船利用動向調査

自動車航送船運航事業者経由で自動車航送船に乗船した車両運転手に調査票を配布、記入いただいて回収

また、専用の回答アプリを作成し、スマートフォンによるWeb回答にも対応

イ 外貿ユニットロード貨物流動調査

③ 外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査

船舶運航事業者に調査票を配布、記入いただいて回収

二次調査については、海運貨物取扱業者（フォワーダー）に調査票を配布、記入いただいて回収

9. 結果の概要

今回調査の調査別回収結果は、以下に示すとおりである。

表－1 調査別の回収結果

調査の種類	調査対象事業者数	回収事業者数	回収率
① 内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査	30	27	90.0%
② 内航自動車航送船利用動向調査	31	30	96.8%
③ 外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査	8	6	75.0%
二次調査	17	9	52.9%

注) 以下、「10. 集計結果」に示すデータは、月間輸送量に基づく数値である。

10. 集計結果

(1) 内航コンテナ船・RORO船の貨物流動実態

1) 船種別貨物輸送量，コンテナ輸送個数

平成29年11月1ヶ月間の内航コンテナ船とRORO船による貨物輸送量は4,178千トンである。うち、コンテナ船の輸送量は全体の16.0%、RORO船の輸送量は84.0%である。また、輸送機器別では、商品車(中古車を含む)が全体の49.0%を占め、以下、トレーラ等の車両による輸送貨物(25.6%)、コンテナ貨物(24.7%)、の順に輸送量が多い。

コンテナ船とRORO船による月間コンテナ輸送個数は、98.8千TEUである。このうち、実入りコンテナは70.5千TEU、空コンテナは28.3千TEUであり、全体の71.4%が実入りコンテナである。船種別にみると、コンテナ船による輸送が68.6%を占める。

RORO船による月間車両輸送台数は339千台であり、内訳をみると商品車が267千台、トレーラは71千台(うち実車64千台、空車8千台)で、トラックはわずかに583台である。

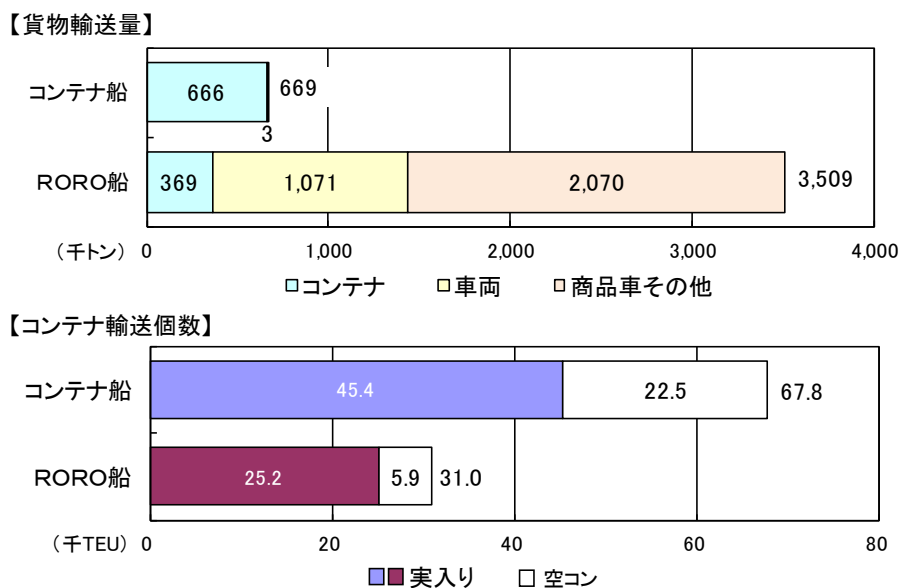


図-1 内航コンテナ船・RORO船の船種別貨物輸送量・コンテナ輸送個数

表－２ 内航コンテナ船・RORO船における貨物・コンテナ・車両の輸送量

輸送量			コンテナ船		RORO船		合計	
			トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比
月間輸送トン数	コンテナ	直積み	665,588	99.5%	73,665	2.1%	739,253	17.7%
		オンシャーシ			294,857	8.4%	294,857	7.1%
		計	665,588	99.5%	368,522	10.5%	1,034,110	24.7%
	車両	トラック			3,361	0.1%	3,361	0.1%
		トレーラ			1,067,499	30.4%	1,067,499	25.5%
		計			1,070,860	30.5%	1,070,860	25.6%
	その他	商品車			2,047,494	58.3%	2,047,494	49.0%
		重機・建機			19,489	0.6%	19,489	0.5%
		パレット貨物直積み	47	0.0%	35	0.0%	82	0.0%
		その他	3,278	0.5%	2,937	0.1%	6,215	0.1%
	計		3,325	0.5%	2,069,955	59.0%	2,073,280	49.6%
	合計		668,913	100.0%	3,509,336	100.0%	4,178,249	100.0%
(船種構成比)		-	16.0%	-	84.0%	-	100.0%	

コンテナ個数			コンテナ船		RORO船		合計	
			個数	構成比	個数	構成比	個数	構成比
輸送個数	直積み	実入り	30,253	68.4%	6,619	17.5%	36,872	45.0%
		空コン	13,956	31.6%	1,878	5.0%	15,834	19.3%
		計	44,209	100.0%	8,497	22.5%	52,706	64.3%
	オンシャーシ	実入り			23,073	61.1%	23,073	28.1%
		空コン			6,198	16.4%	6,198	7.6%
		計			29,270	77.5%	29,270	35.7%
	合計	実入り	30,253	68.4%	29,692	78.6%	59,945	73.1%
		空コン	13,956	31.6%	8,076	21.4%	22,031	26.9%
		計	44,209	100.0%	37,768	100.0%	81,976	100.0%
		(船種構成比)	-	53.9%	-	46.1%	-	100.0%
TEU換算個数	直積み	実入り	45,361	66.9%	4,923	15.9%	50,283	50.9%
		空コン	22,463	33.1%	1,379	4.4%	23,841	24.1%
		計	67,823	100.0%	6,301	20.3%	74,125	75.0%
	オンシャーシ	実入り			20,241	65.3%	20,241	20.5%
		空コン			4,473	14.4%	4,473	4.5%
		計			24,715	79.7%	24,715	25.0%
	合計	実入り	45,361	66.9%	25,164	81.1%	70,525	71.4%
		空コン	22,463	33.1%	5,852	18.9%	28,315	28.6%
		計	67,823	100.0%	31,016	100.0%	98,839	100.0%
		(船種構成比)	-	68.6%	-	31.4%	-	100.0%

車両台数			コンテナ船		RORO船		合計	
			台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比
輸送台数	トラック	実車	-	-	381	0.1%	381	0.1%
		空車	-	-	202	0.1%	202	0.1%
		計	-	-	583	0.2%	583	0.2%
	トレーラ	実車	-	-	63,547	18.8%	63,547	18.8%
		空車	-	-	7,607	2.2%	7,607	2.2%
		計	-	-	71,154	21.0%	71,154	21.0%
	車両計	実車	-	-	63,928	18.9%	63,928	18.9%
		空車	-	-	7,809	2.3%	7,809	2.3%
		計	-	-	71,737	21.2%	71,737	21.2%
	商品車		-	-	267,154	78.8%	267,154	78.8%
	合計		-	-	338,891	100.0%	338,891	100.0%
(船種構成比)		-	0.0%	-	100.0%	-	100.0%	

2) 港湾別取扱量

港湾別にみると、取扱量が最も多いのは名古屋港の1,254千トンであり、以下、東京港（931千トン）、苫小牧港（867千トン）、仙台塩釜港（652千トン）、横浜港（412千トン）の順となっている。

船種別にみると、コンテナ船貨物の取扱量が最も多いのは、神戸港の288千トンである。以下、横浜港（147千トン）、東京港（127千トン）、仙台塩釜港（102千トン）、博多港（86千トン）の順であり、これら上位5港で全体の56.0%を占めている。

RORO船貨物では、名古屋港が1,219千トンで最も多く、以下、苫小牧港（829千トン）、東京港（804千トン）、仙台塩釜港（550千トン）、千葉港（339千トン）の順であり、これら上位5港の占める割合は53.3%である。

表－3 内航コンテナ船・RORO船貨物の港湾別取扱量

(トン)

港湾	コンテナ船		RORO船		合計	
	取扱量	構成比	取扱量	構成比	取扱量	構成比
名古屋港	34,372	2.6%	1,219,316	17.4%	1,253,688	15.0%
東京港	126,829	9.5%	803,857	11.5%	930,686	11.1%
苫小牧港	38,070	2.8%	828,509	11.8%	866,579	10.4%
仙台塩釜港	102,368	7.7%	549,605	7.8%	651,973	7.8%
横浜港	146,865	11.0%	264,884	3.8%	411,749	4.9%
博多港	85,807	6.4%	273,472	3.9%	359,278	4.3%
千葉港	17,681	1.3%	338,547	4.8%	356,229	4.3%
那覇港	83,602	6.2%	264,448	3.8%	348,049	4.2%
神戸港	287,627	21.5%	52,563	0.7%	340,189	4.1%
北九州港	38,470	2.9%	259,661	3.7%	298,131	3.6%
茨城港	9,780	0.7%	278,248	4.0%	288,028	3.4%
大阪港	34,873	2.6%	180,513	2.6%	215,386	2.6%
三河港	2,483	0.2%	212,323	3.0%	214,806	2.6%
釧路港			211,657	3.0%	211,657	2.5%
川崎港	4,870	0.4%	163,257	2.3%	168,127	2.0%
横須賀港			167,227	2.4%	167,227	2.0%
荻田港			133,716	1.9%	133,716	1.6%
水島港	25,328	1.9%	102,885	1.5%	128,213	1.5%
堺泉北港			120,909	1.7%	120,909	1.4%
中津港			103,743	1.5%	103,743	1.2%
敦賀港	3,328	0.2%	88,133	1.3%	91,461	1.1%
広島港	54,366	4.1%	31,295	0.4%	85,661	1.0%
鹿児島港			80,513	1.1%	80,513	1.0%
三島川之江港	18,559	1.4%	61,521	0.9%	80,081	1.0%
八戸港	24,254	1.8%	42,305	0.6%	66,559	0.8%
清水港	44,864	3.4%	15,557	0.2%	60,421	0.7%
志布志港	14,996	1.1%	34,407	0.5%	49,403	0.6%
宇野港			34,875	0.5%	34,875	0.4%
大分港	7,242	0.5%	23,981	0.3%	31,223	0.4%
徳山下松港	29,201	2.2%			29,201	0.3%
その他港	101,991	7.6%	76,749	1.1%	178,739	2.1%
合計	1,337,826	100.0%	7,018,673	100.0%	8,356,499	100.0%

注) 取扱量の多い上位30港

順位	港湾	コンテナ船		RORO船		合計	
		トン	%	トン	%	トン	%
1	名古屋港	34,372	3%	1,219,316	17%	1,253,688	15%
2	東京港	126,829	9%	803,857	11%	930,686	11%
3	苫小牧港	38,070	3%	828,509	12%	866,579	10%
4	仙台塩釜港	102,368	8%	549,605	8%	651,973	8%
5	横浜港	146,865	11%	264,884	4%	411,749	5%
6	博多港	85,807	6%	273,472	4%	359,278	4%
7	千葉港	17,681	1%	338,547	5%	356,229	4%
8	那覇港	83,602	6%	264,448	4%	348,049	4%
9	神戸港	287,627	21%	52,563	1%	340,189	4%
10	北九州港	38,470	3%	259,661	4%	298,131	4%
	その他	376,135	28%	2,163,812	31%	2,539,948	30%
	総計	1,337,826	100%	7,018,673	100%	8,356,499	100%

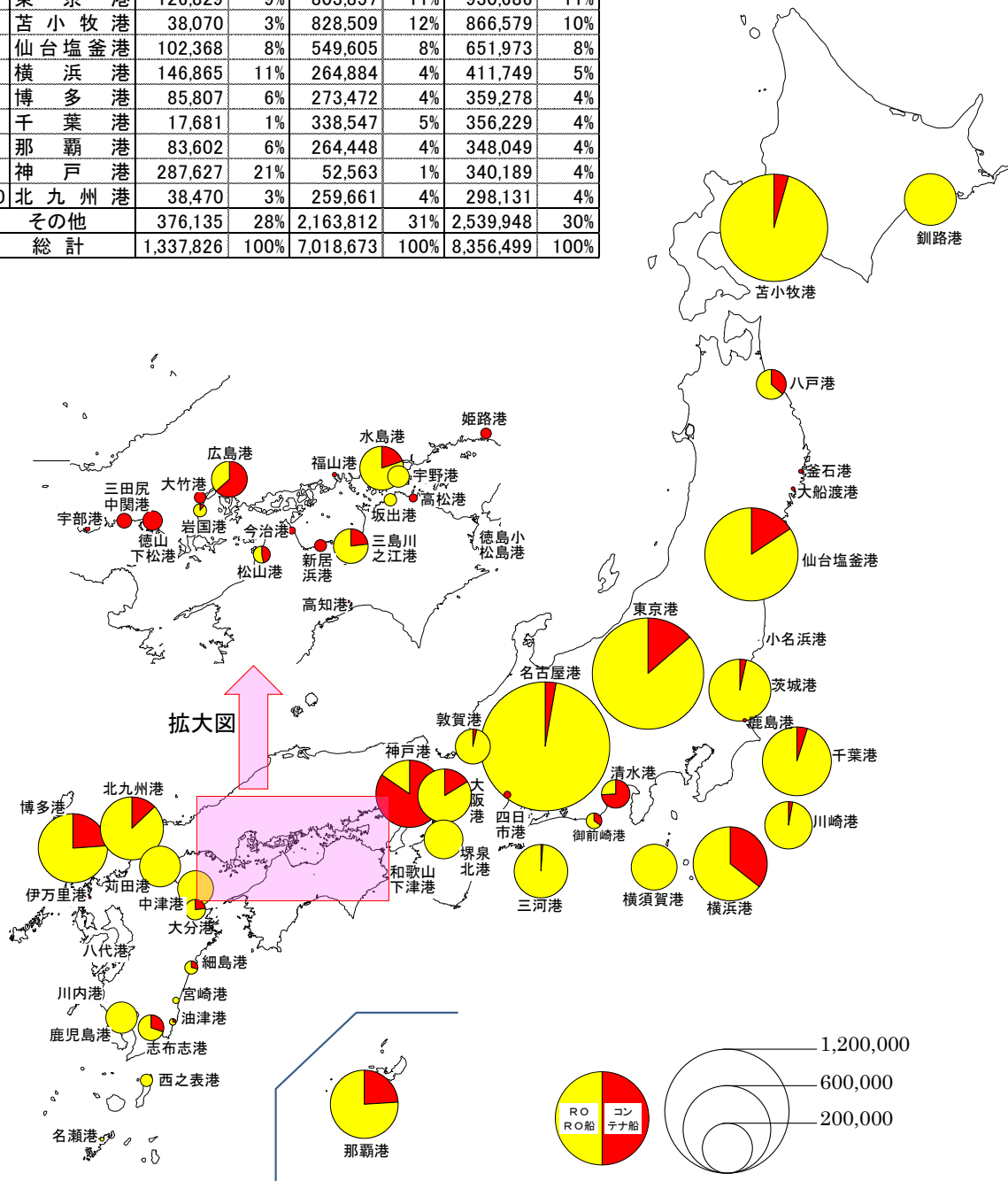
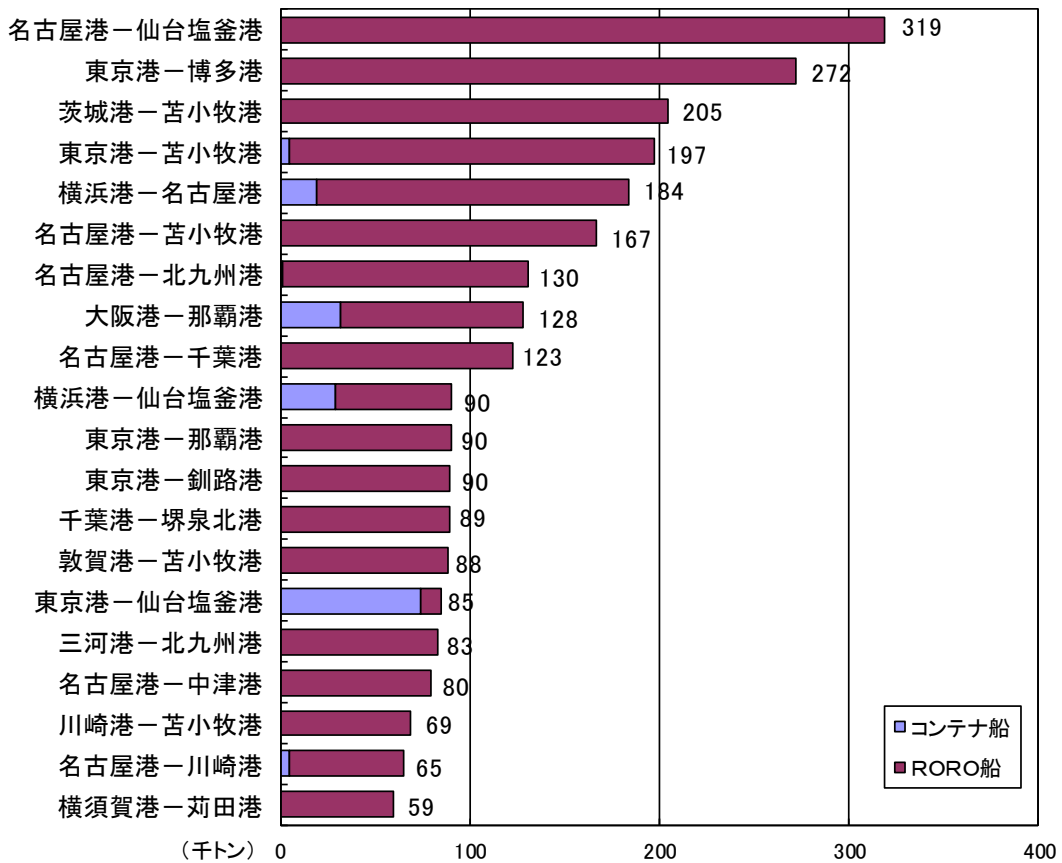


図-2 内航コンテナ船・RORO船貨物の船種別港湾別取扱量

3) 航路別輸送量

航路別輸送量をみると、名古屋港－仙台塩釜港が319千トンで最も多く、以下、東京港－博多港、茨城港－苫小牧港の順であり、この上位3航路は200千トン以上の輸送量がある。このほか、東京港－苫小牧港、横浜港－名古屋港、名古屋港－苫小牧港、名古屋港－北九州港、大阪港－那覇港、名古屋港－千葉港の各航路も、100千トン以上の輸送量がある。

船種別にみると、コンテナ船では東京港－仙台塩釜港が最も多く、以下、神戸港－広島港、博多港－那覇港の順である。RORO船では、名古屋港－仙台塩釜港、東京港－博多港、茨城港－苫小牧港、東京港－苫小牧港の順に輸送量が多く、この上位4航路はコンテナ船とRORO船の合計輸送量と同じである。



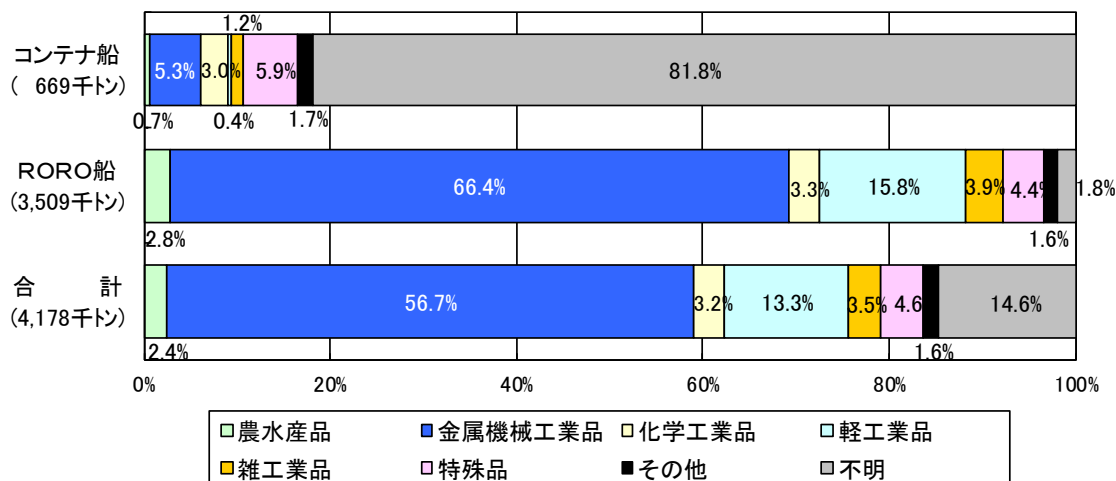
注) コンテナ船・RORO船合計輸送量の上位20航路

図－3 内航コンテナ船・RORO船貨物の航路別輸送量

4) 品目別輸送量

輸送貨物の品目構成を品類別で見ると、コンテナ船貨物では81.8% (547千トン) が品目不明である。品目が明らかな貨物では、特殊品 (39千トン: 5.9%)、金属機械工業品 (36千トン: 5.3%)、化学工業品 (20千トン: 3.0%) の順に貨物量が多くなっている。品目別では取合せ品、自動車部品、その他化学工業品などが上位を占めている。

RORO船貨物では、金属機械工業品が 2,332 千トンで全体の 66.4% を占めている。以下、軽工業品 (555 千トン: 15.8%)、特殊品 (153 千トン: 4.4%) の順に輸送量が多く、これら 3 品類で全体の 86.6% を占めている。品目別では、完成自動車、中古自動車、紙・パルプ、製造食品などが上位を占めている。



図－4 内航コンテナ船・RORO船貨物の船種別品類構成比

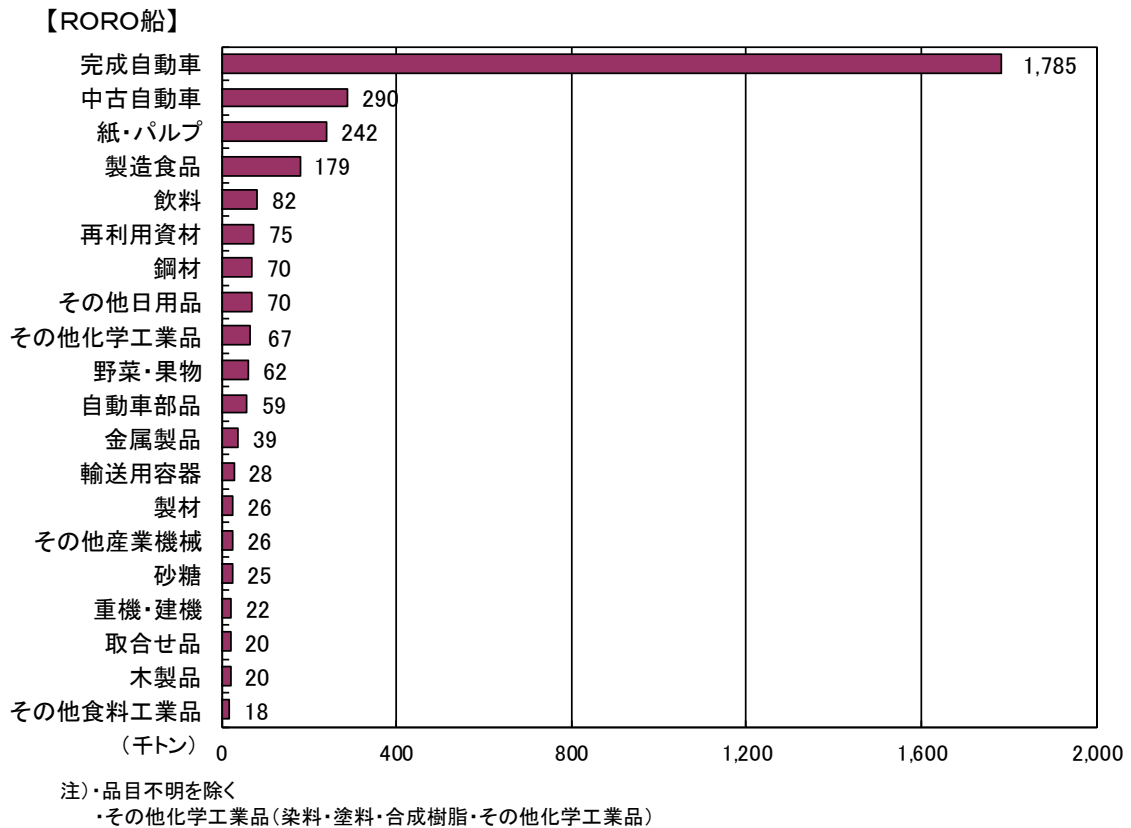
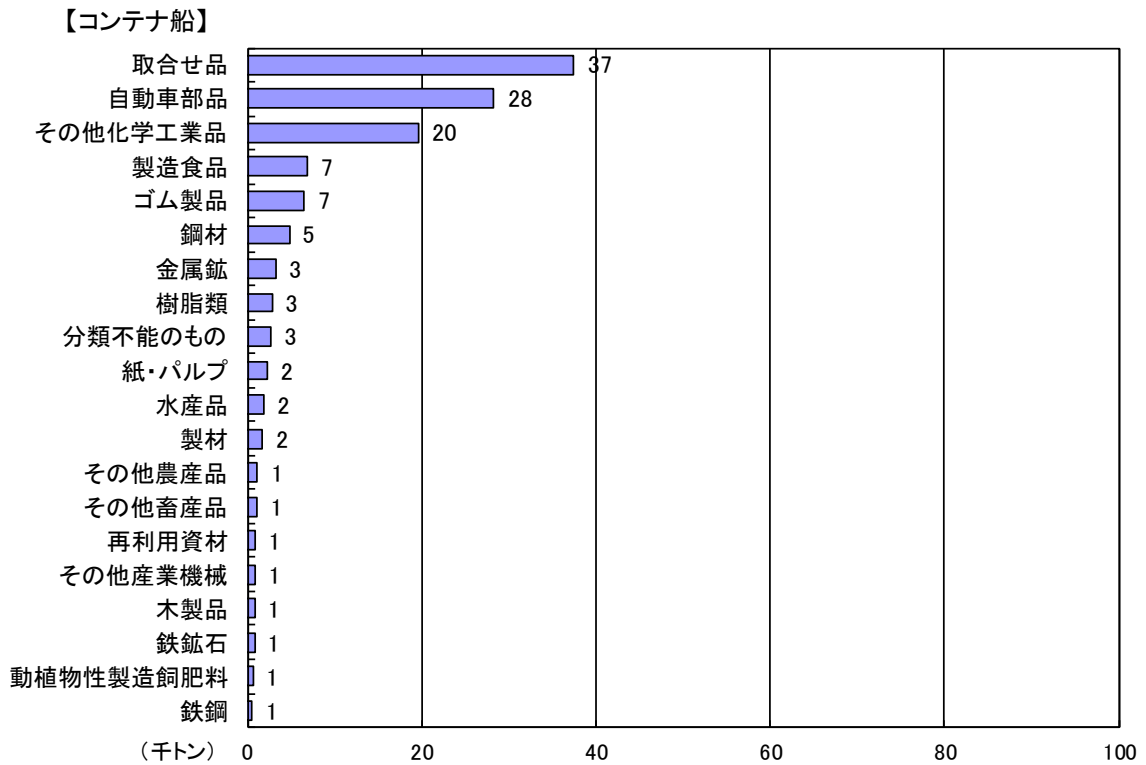


図-5 内航コンテナ船・RORO船貨物の品目別輸送量-上位20品目-

5) 地域間流動量

貨物の地域間流動量を船種別にみると、コンテナ船貨物では外国を発着地とするフィーダー貨物の比率が高く、全体の81.7%（輸出48.9%、輸入32.8%）を占める。国内流動貨物に限定すると、関東～中国、関東～中部、近畿～沖縄、中国～北陸、関東～北海道の順に流動量が多くなっている。

RORO船貨物では、関東～北海道、関東～九州、中部～東北、関東～中部、中部～九州の流動量が30万トンを超えており、主に自動車産業の集積地域を発着地とする流動量が上位を占めるという特徴がうかがえる。このほか、中部～北海道、関東～近畿、関東～東北で10万トン以上の流動量がある。

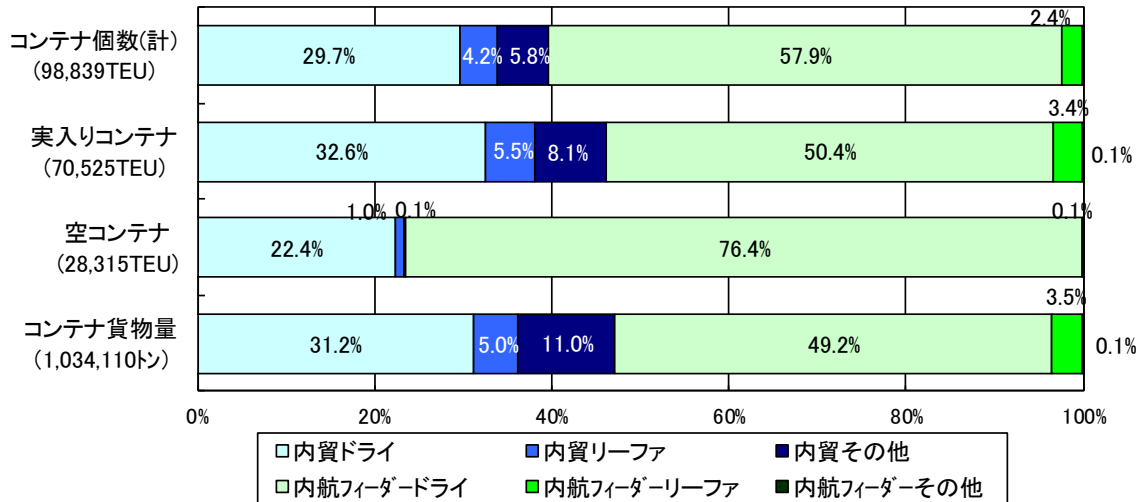
表－4 内航コンテナ船・RORO船貨物の地域間流動量

(単位:トン)

順位	地域間	コンテナ船		地域間	RORO船	
		輸送量	構成比		輸送量	構成比
1	関東～中国	14,477	2.2%	関東～北海道	613,418	17.5%
2	関東～中部	8,101	1.2%	関東～九州	441,530	12.6%
3	近畿～沖縄	4,093	0.6%	中部～東北	386,811	11.0%
4	中国～北陸	3,328	0.5%	関東～中部	377,343	10.8%
5	関東～北海道	3,221	0.5%	中部～九州	358,486	10.2%
6	近畿～中国	3,208	0.5%	中部～北海道	212,498	6.1%
7	四国～沖縄	3,152	0.5%	関東～近畿	167,125	4.8%
8	関東～近畿	2,418	0.4%	関東～東北	130,483	3.7%
9	中国～中国	1,758	0.3%	近畿～北海道	99,517	2.8%
10	近畿～九州	1,688	0.3%	中部～中国	92,593	2.6%
11	関東～東北	364	0.1%	関東～沖縄	87,046	2.5%
12	関東～九州	364	0.1%	近畿～沖縄	69,986	2.0%
13	中部～近畿	104	0.0%	関東～中国	68,416	1.9%
14				東北～北海道	63,117	1.8%
15				関東～四国	44,470	1.3%
16				中部～沖縄	34,109	1.0%
17				中部～四国	21,306	0.6%
18				中国～九州	18,748	0.5%
19				近畿～九州	16,279	0.5%
20				北海道～九州	15,445	0.4%
その他	内航フィーダー(輸出)	326,991	48.9%	内航フィーダー(輸出)	-	-
	内航フィーダー(輸入)	219,290	32.8%	内航フィーダー(輸入)	-	-
	その他地域間流動	-	-	その他地域間流動	127,570	3.6%
	発地又は着地不明	76,357	11.4%	発地又は着地不明	63,040	1.8%
	合計	668,913	100.0%	合計	3,509,336	100.0%

6) コンテナの種類と規格

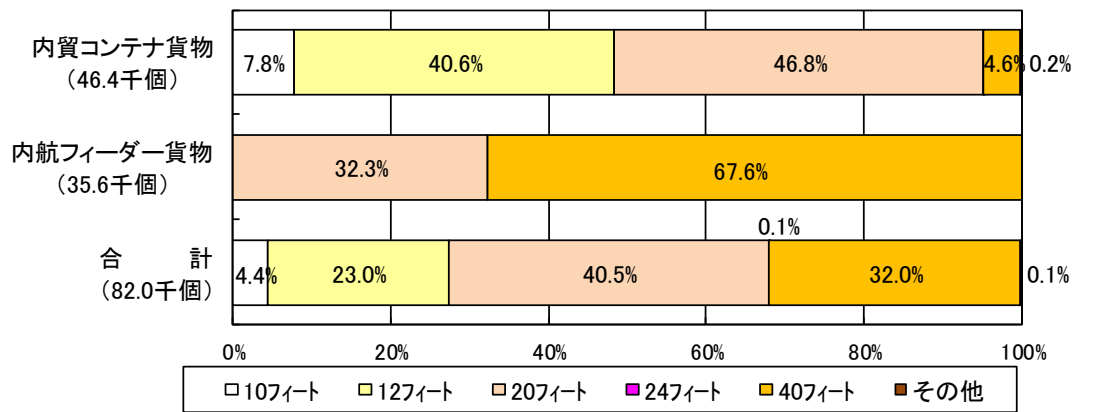
内航コンテナ船、RORO船で輸送されるコンテナの種類をみると、コンテナの輸送個数 98,839TEU（空コンを含む）のうち、内貨貨物のドライコンテナが 29.7%を占めている。また、内航フィーダーのドライコンテナは 57.9%であり、この両方で 90%弱を占める。一方、リーファコンテナのコンテナ輸送個数に占める割合は、6.6%である。



注) 内航フィーダー貨物には国際フィーダー貨物以外のフィーダー貨物を含む。

図－6 コンテナ種類別コンテナ貨物量構成比

コンテナの規格（サイズ）をみると、内貨貨物（空コンを含む）では20フィートコンテナが最も多く全体の46.8%を占め、次いで12フィートコンテナ（40.6%）が多いのに対し、内航フィーダー貨物では、40フィートコンテナが最も多く全体の67.6%を占め、20フィートコンテナは32.3%である。



(実個数: 実入り+空コン)

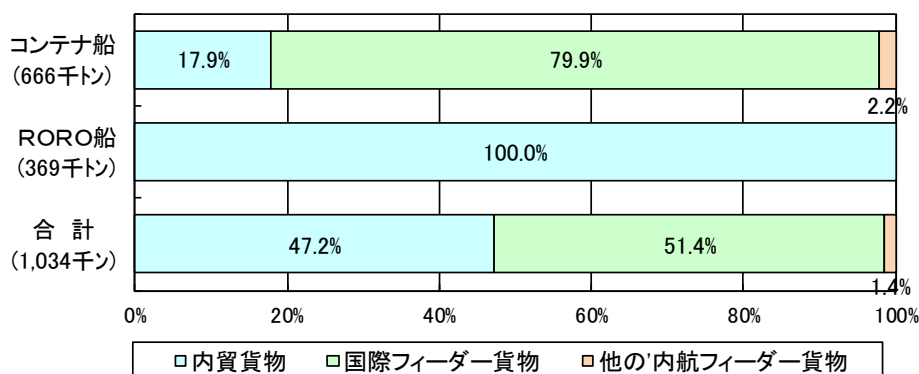
図－7 コンテナの規格別実個数割合

7) 国際フィーダーコンテナ輸送量

本調査では、貨物の発地あるいは着地が外国であるコンテナ貨物のうち、国際戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー貨物を国際フィーダー貨物としている。

内航コンテナ船、RORO船で輸送されるコンテナ貨物のうち、国際フィーダー貨物の輸送量は532千トンで、コンテナ貨物輸送量全体の51.4%を占めており、コンテナ船輸送貨物に限定すると79.9%となる。

航路別にみると、国際フィーダー貨物の輸送量は東京港－仙台塩釜港、神戸港－広島港、神戸港－北九州港の順に多く、上位10航路で国際フィーダー貨物の輸送量全体の61.9%を占めている。



図－8 コンテナ貨物輸送における国際フィーダー輸送の割合

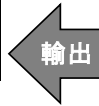
表－5 航路別にみた国際フィーダー輸送量（上位10航路）
（トン）

順位	航路	合計	輸出	輸入
合計		531,648	312,358	219,290
1	東京港－仙台塩釜港	73,711	41,883	31,828
2	神戸港－広島港	52,598	38,480	14,118
3	神戸港－北九州港	33,822	19,248	14,574
4	横浜港－苫小牧港	29,896	14,142	15,754
5	横浜港－仙台塩釜港	28,508	11,510	16,998
6	神戸港－博多港	25,470	11,550	13,920
7	横浜港－清水港	23,876	11,904	11,972
8	横浜港－八戸港	21,498	15,298	6,200
9	神戸港－水島港	21,333	9,884	11,450
10	横浜港－名古屋港	18,642	13,442	5,200
その他の航路		202,293	125,017	77,276

国際フィーダー貨物輸送量（トンベース）を中継港湾（国際戦略港湾）別にみると、輸出では神戸港（52.0%）、東京港（23.7%）、横浜港（23.2%）の3港で全体の98.9%を占めている。京浜港と阪神港別では、京浜港が46.9%、阪神港が53.1%となる。輸入も、神戸港（44.9%）、横浜港（32.0%）、東京港（23.1%）の3港でほぼ100%であり、京浜港と阪神港別では、京浜港が55.0%、阪神港が45.0%となる。

表－6 国際フィーダー貨物の中継港湾・フィーダー港湾別輸送量

中継港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
東京港	5,145	23.5%	73,899	23.7%
横浜港	4,754	21.8%	72,598	23.2%
大阪港	190	0.9%	3,352	1.1%
神戸港	11,763	53.8%	162,509	52.0%
合計	21,852	100.0%	312,358	100.0%



フィーダー港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
苫小牧港	960	4.4%	15,820	5.1%
八戸港	1,038	4.8%	17,378	5.6%
釜石港	80	0.4%	1,040	0.3%
仙台塩釜港	3,743	17.1%	53,393	17.1%
鹿島港	36	0.2%	720	0.2%
茨城港	124	0.6%	2,060	0.7%
清水港	1,578	7.2%	24,840	8.0%
名古屋港	1,522	7.0%	20,332	6.5%
神戸港	778	3.6%	10,114	3.2%
姫路港	168	0.8%	2,184	0.7%
和歌山下津港	102	0.5%	1,326	0.4%
水島港	612	2.8%	9,884	3.2%
福山港	50	0.2%	706	0.2%
広島港	3,024	13.8%	39,312	12.6%
大竹港	408	1.9%	5,304	1.7%
徳山下松港	921	4.2%	12,170	3.9%
岩国港	88	0.4%	1,144	0.4%
三田尻中関港	1,012	4.6%	13,156	4.2%
三島川之江港	571	2.6%	9,855	3.2%
宇部港	152	0.7%	1,976	0.6%
北九州港	1,472	6.7%	19,248	6.2%
高松港	128	0.6%	1,664	0.5%
博多港	854	3.9%	14,070	4.5%
伊万里港	76	0.3%	988	0.3%
松山港	431	2.0%	5,554	1.8%
新居浜港	402	1.8%	5,226	1.7%
今治港	288	1.3%	3,661	1.2%
大分港	316	1.4%	4,836	1.5%
細島港	182	0.8%	2,366	0.8%
志布志港	622	2.8%	10,046	3.2%
その他港	114	0.5%	1,986	0.6%
合計	21,852	100.0%	312,358	100.0%

中継港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
東京港	3,299	21.7%	50,616	23.1%
横浜港	4,687	30.8%	70,084	32.0%
大阪港	8	0.1%	104	0.0%
神戸港	7,201	47.4%	98,485	44.9%
合計	15,195	100.0%	219,290	100.0%



フィーダー港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
苫小牧港	1,277	8.4%	18,984	8.7%
八戸港	362	2.4%	6,616	3.0%
大船渡港	72	0.5%	1,440	0.7%
釜石港	82	0.5%	1,066	0.5%
仙台塩釜港	3,397	22.4%	48,826	22.3%
小名浜港	20	0.1%	260	0.1%
鹿島港	52	0.3%	1,040	0.5%
茨城港	386	2.5%	7,720	3.5%
清水港	936	6.2%	16,452	7.5%
名古屋港	400	2.6%	5,200	2.4%
三河港	78	0.5%	1,014	0.5%
神戸港	824	5.4%	10,712	4.9%
姫路港	448	2.9%	5,824	2.7%
水島港	652	4.3%	11,450	5.2%
福山港	114	0.8%	1,482	0.7%
広島港	1,086	7.1%	14,118	6.4%
徳山下松港	181	1.2%	2,613	1.2%
三田尻中関港	250	1.6%	3,250	1.5%
高松港	330	2.2%	4,290	2.0%
松山港	253	1.7%	3,317	1.5%
新居浜港	280	1.8%	3,640	1.7%
今治港	91	0.6%	1,105	0.5%
三島川之江港	656	4.3%	8,704	4.0%
高知港	16	0.1%	320	0.1%
北九州港	1,114	7.3%	14,678	6.7%
博多港	1,080	7.1%	15,090	6.9%
大分港	152	1.0%	1,990	0.9%
細島港	102	0.7%	1,326	0.6%
油津港	40	0.3%	520	0.2%
志布志港	370	2.4%	4,950	2.3%
その他港	94	0.6%	1,292	0.6%
合計	15,195	100.0%	219,290	100.0%

注) TEUは実入りコンテナのみ

(2) 内航自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態

1) 航送台数，貨物輸送量

平成29年11月の1ヶ月間の内航自動車航送船（フェリー）による車両航送台数は210千台、貨物輸送量は2,225千トンである。うち、無人航送は輸送台数で39.3%、輸送量で49.2%を占めている。

表－7 内航フェリーによる航送台数および貨物輸送量

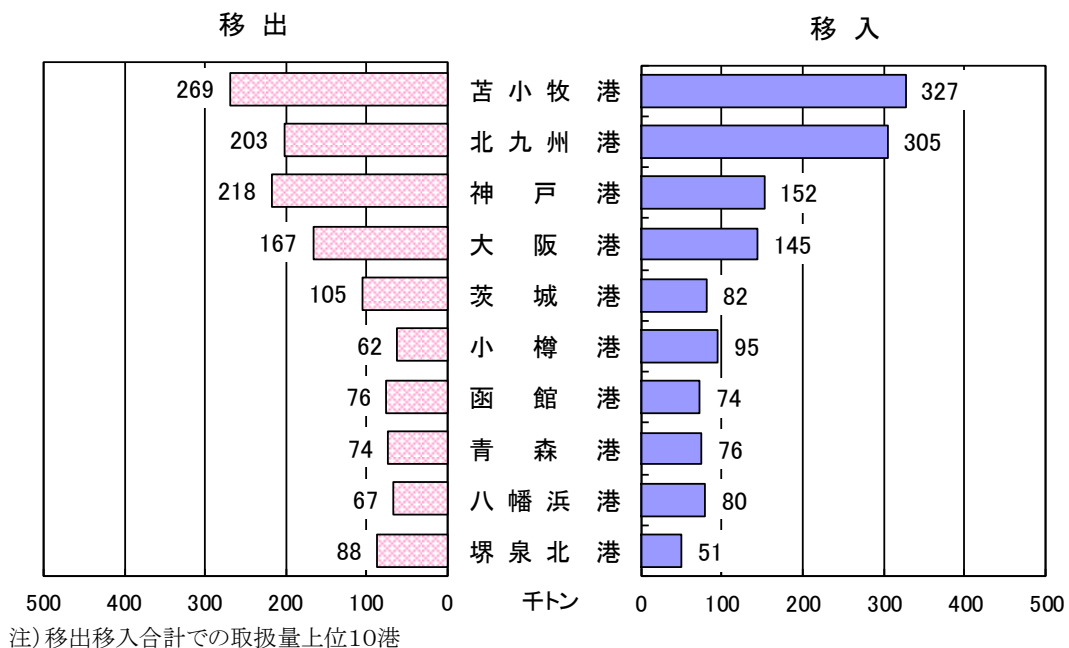
	輸送台数						輸送トン数	
	実車		空車		合計		合計	
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	トン数	構成比
貨物車両	178,528	99.0%	29,558	100.0%	208,086	99.2%	2,203,894	99.0%
商品車	1,703	0.9%	-	-	1,703	0.8%	18,617	0.8%
重機・建機	60	0.0%	-	-	60	0.0%	2,733	0.1%
車両合計	180,292	100.0%	29,558	100.0%	209,850	100.0%	2,225,244	100.0%
(うち無人航送)	69,738	38.7%	12,776	43.2%	82,514	39.3%	1,095,696	49.2%

注1) 無人航送(車両台数、輸送トン数)は貨物車、商品車、重機・建機を合わせたものである

注2) 無人航送率(車両台数、輸送トン数) = 無人航送台数・トン数 ÷ 車両合計台数・トン数 × 100

2) 港湾別取扱量

港湾別取扱量では、苫小牧港が596千トンで最も多く、取扱量全体に占めるシェアは13.4%である。以下、北九州港、神戸港、大阪港、茨城(大洗)港の順に多く、上位10港で取扱量全体の61.0%を占める。



図－9 内航フェリー貨物の港湾別取扱量（上位10港）

3) 航路別輸送量

航路別貨物輸送量（往路・復路計）をみると、茨城港－苫小牧港が最も多く、輸送量全体の8.4%を占めている。以下、大阪港－北九州港、青森港－函館港、堺泉北港－北九州港、敦賀港－苫小牧港の順であり、輸送量の上位10航路で全体の55.5%を占める。

表－8 内航フェリー貨物の航路別輸送量

順位	航路	輸送量(往復計)		順位	航路	輸送量(往復計)	
		トン数	構成比			トン数	構成比
1	茨城港－苫小牧港	187,022	8.4%	16	大阪港－志布志港	64,716	2.9%
2	大阪港－北九州港	166,232	7.5%	17	大阪港－別府港	59,901	2.7%
3	青森港－函館港	149,042	6.7%	18	新潟港－苫小牧港	58,946	2.6%
4	堺泉北港－北九州港	138,748	6.2%	19	柳井港－松山港	43,091	1.9%
5	敦賀港－苫小牧港	119,888	5.4%	20	八幡浜港－別府港	43,035	1.9%
6	八幡浜港－臼杵港	104,475	4.7%	21	和歌山下津港－徳島小松島港	36,975	1.7%
7	神戸港－北九州港	97,655	4.4%	22	秋田港－苫小牧港	33,001	1.5%
8	神戸港－高松港	94,108	4.2%	23	名古屋港－仙台塩釜港	32,293	1.5%
9	舞鶴港－小樽港	90,322	4.1%	24	名古屋港－苫小牧港	30,027	1.3%
10	八戸港－苫小牧港	88,258	4.0%	25	三崎港－佐賀関港	27,560	1.2%
11	神戸港－大分港	84,110	3.8%	26	東京港－徳島小松島港	27,151	1.2%
12	神戸港－宮崎港	82,570	3.7%	27	大阪港－東予港	21,361	1.0%
13	仙台塩釜港－苫小牧港	78,863	3.5%	28	徳山下松港－竹田津港	19,084	0.9%
14	東京港－北九州港	77,352	3.5%	29	宇野港－高松港	16,545	0.7%
15	新潟港－小樽港	67,166	3.0%	30	長洲港－多比良港	15,155	0.7%
				その他の航路		70,592	3.2%
				合 計		2,225,244	100.0%

4) 品目別輸送量

内航フェリー輸送貨物の品類をみると、軽工業品が最も多く 495 千トで全体の 22.3% を占める。次いで多いのは金属機械工業品（19.0%）であり、以下、特殊品（15.6%）、雑工業品（15.0%）の順である。

品目別にみると、製造食品が 220 千トで最も多く、全体の 9.9% を占める。以下、その他日用品（7.6%）、取合せ品（7.2%）の順であり、この上位 3 品目で輸送量全体の 24.7% を占めている。内航コンテナ船・RORO 船貨物と比較すると、輸送品目が多様化している（コンテナ船・RORO 船貨物は、上位 3 品目で 55.5%）。

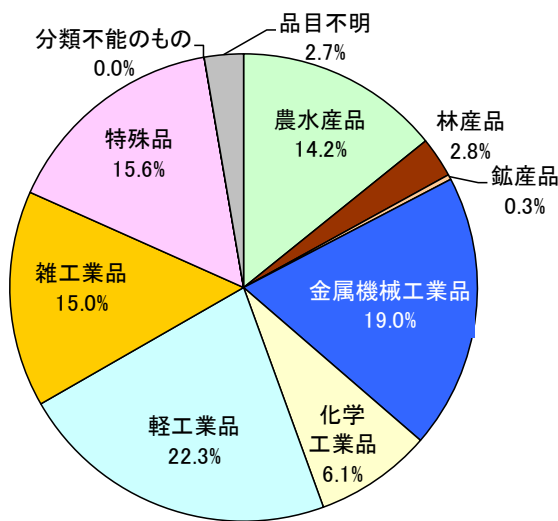


図-10 内航フェリー貨物の品類構成

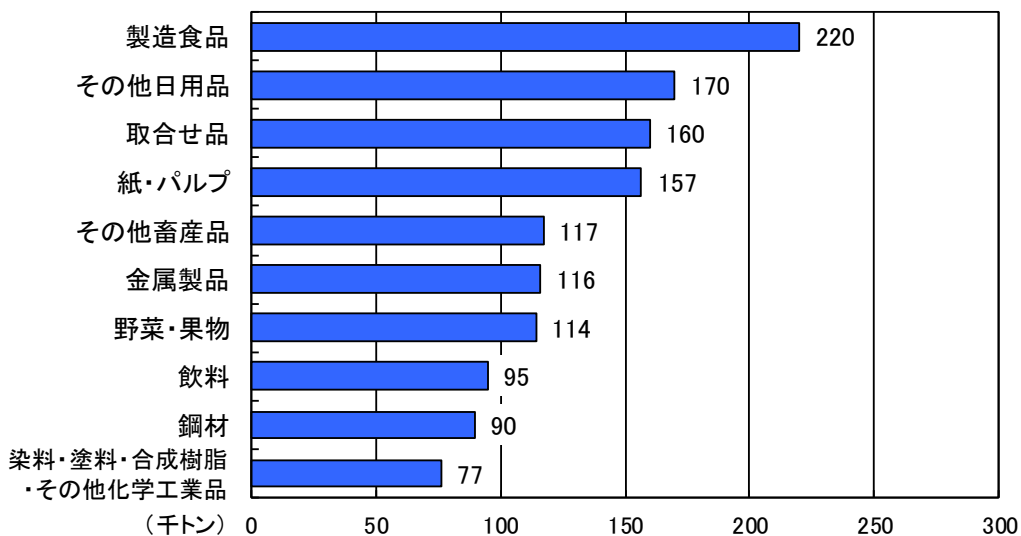


図-11 内航フェリー貨物の品目別輸送量（上位 10 品目）

5) 地域間流動量

内航フェリー輸送貨物の地域間流動量をみると、近畿～九州、関東～北海道では流動量が30万ト以上である。また、四国～九州、東北～北海道、中部～九州、近畿～北海道、関東～九州、近畿～四国、中部～北海道においても流動量が10万ト以上となっており、北海道、九州と他の地域とを結ぶ流動が上位に位置している。

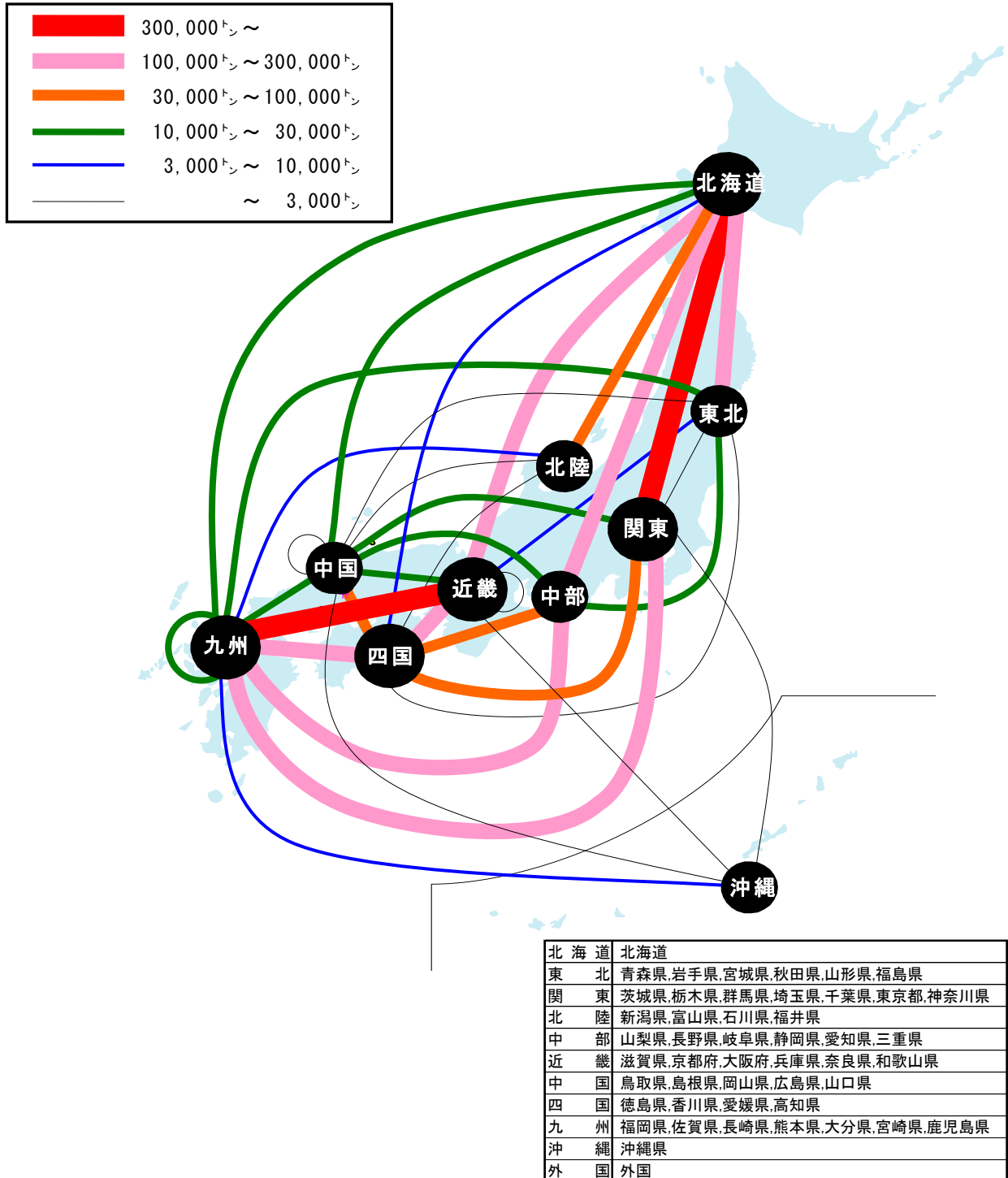


図-12 内航フェリー貨物の地域間流動量

(3) 外航RORO船・自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態

1) 輸送トン数, コンテナ輸送個数

平成29年11月の1ヶ月間の外航RORO船、自動車航送船（フェリー）による貨物輸送量は196.2千トン（輸出：77.7千トン、輸入：118.5千トン）であり、うちフェリーによる輸送量が全体の69.1%を占める。

輸送機器別にみると、輸出ではコンテナ貨物が37.9千トン（RORO船14.3千トン、フェリー23.6千トン）で最も輸送量が多く、以下、車両（トラック・トレーラ）（18.7千トン）、重機・建機（12.7千トン）、商品車（中古車を含む）（4.7千トン）の順である。輸入では、コンテナ貨物が95.4千トン（RORO船29.0千トン、フェリー66.4千トン）で全体の80.5%を占める。

外航RORO船とフェリーによるコンテナ輸送個数（TEUベース）は16.1千TEU（輸出：7.8千TEU、輸入：8.3千TEU）である。うち実入りコンテナは11.6千TEU（輸出4.0千TEU、輸入7.6千TEU）である。実入りコンテナについて船種別にみると、フェリー輸送が7.5千TEU（輸出：2.6千TEU、輸入4.9千TEU）で65.1%を占める。

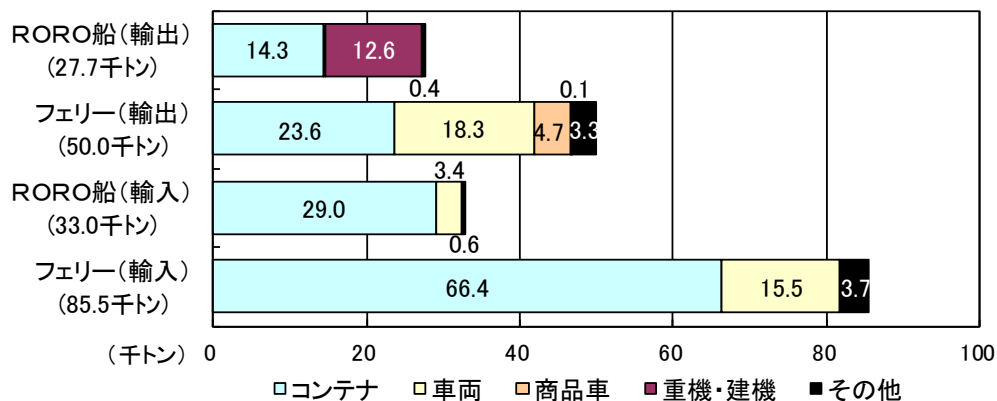


図-13 外航RORO船・自動車航送船貨物の船種別輸送機器別輸送量

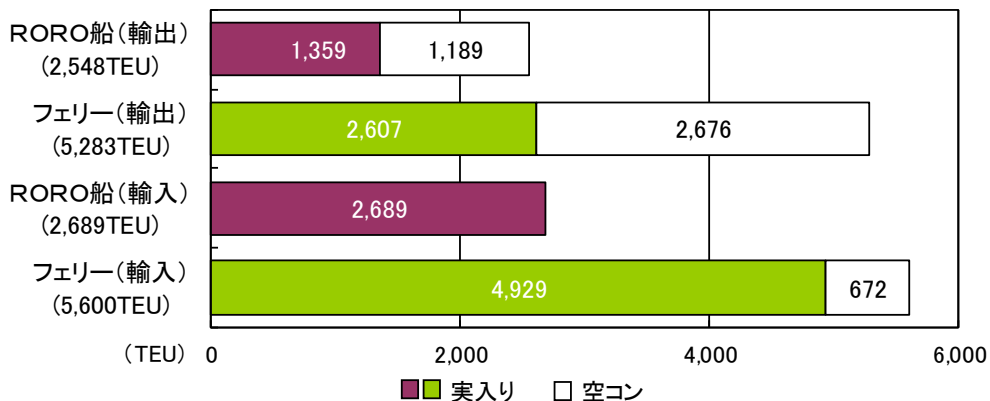


図-14 外航RORO船・自動車航送船における船種別実空別コンテナ輸送個数

表－９ 外航RORO船・自動車航送船における貨物・コンテナ・車両の輸送量

(単位:トン)

輸送量		輸 出				輸 入				合 計				
		RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	
月間輸送トン数	コンテナ	直積み	3,724	7,420	11,144	14.3%	2,307	21,830	24,137	20.4%	6,032	29,250	35,282	18.0%
		オンシャーン	10,568	16,173	26,741	34.4%	26,695	44,531	71,226	60.1%	37,263	60,704	97,967	49.9%
		計	14,292	23,593	37,885	48.7%	29,002	66,361	95,363	80.5%	43,295	89,954	133,248	67.9%
	車両	トラック	138	1,402	1,540	2.0%		1,140	1,140	1.0%	138	2,542	2,680	1.4%
		トレーラ	257	16,900	17,157	22.1%	3,413	14,340	17,753	15.0%	3,670	31,240	34,910	17.8%
		計	395	18,302	18,697	24.1%	3,413	15,480	18,893	15.9%	3,808	33,782	37,590	19.2%
	その他	商品車		4,685	4,685	6.0%						4,685	4,685	2.4%
		重機・建機	12,594	96	12,690	16.3%					12,594	96	12,690	6.5%
		パレット貨物直積み		23	23	0.0%	22	606	628	0.5%	22	629	651	0.3%
		その他	440	3,310	3,750	4.8%	529	3,073	3,603	3.0%	970	6,383	7,353	3.7%
	計	13,034	8,114	21,148	27.2%	551	3,679	4,231	3.6%	13,585	11,793	25,379	12.9%	
	合 計	27,722	50,008	77,730	100.0%	32,966	85,520	118,487	100.0%	60,688	135,528	196,217	100.0%	
(船種構成)	35.7%	64.3%	100.0%	-	27.8%	72.2%	100.0%	-	30.9%	69.1%	100.0%	-		

(単位:個, TEU)

コンテナ個数		輸 出				輸 入				合 計				
		RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	
TEU換算個数	直積み	実入り	407	823	1,230	15.7%	499	1,660	2,159	26.0%	906	2,483	3,389	21.0%
		空コン	199	1,184	1,383	17.7%		255	255	3.1%	199	1,439	1,638	10.2%
		計	606	2,006	2,612	33.4%	499	1,915	2,414	29.1%	1,106	3,921	5,027	31.2%
	オンシャーン	実入り	952	1,784	2,736	34.9%	2,189	3,269	5,458	65.8%	3,141	5,053	8,194	50.8%
		空コン	990	1,493	2,483	31.7%		417	417	5.0%	990	1,909	2,899	18.0%
		計	1,942	3,277	5,219	66.6%	2,189	3,685	5,875	70.9%	4,131	6,962	11,094	68.8%
	合 計	実入り	1,359	2,607	3,966	50.6%	2,689	4,929	7,617	91.9%	4,048	7,535	11,583	71.9%
		空コン	1,189	2,676	3,865	49.4%		672	672	8.1%	1,189	3,348	4,537	28.1%
		計	2,548	5,283	7,831	100.0%	2,689	5,600	8,289	100.0%	5,237	10,883	16,120	100.0%
	(船種構成)	32.5%	67.5%	100.0%	-	32.4%	67.6%	100.0%	-	32.5%	67.5%	100.0%	-	

(単位:台)

車両台数		輸 出				輸 入				合 計				
		RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	
輸送台数	トラック	実車	13	246	259	15.1%		218	218	13.7%	13	464	476	14.5%
		空車						45	45	2.8%		45	45	1.4%
		計	13	246	259	15.1%		263	263	16.6%	13	509	521	15.8%
	トレーラ	実車	6	700	706	41.2%	150	750	900	56.9%	156	1,450	1,606	48.7%
		空車						420	420	26.5%		420	420	12.7%
		計	6	700	706	41.2%	150	1,170	1,320	83.4%	156	1,870	2,026	61.5%
	車両計	実車	19	946	965	56.3%	150	968	1,118	70.6%	169	1,913	2,082	63.2%
		空車						465	465	29.4%		465	465	14.1%
		計	19	946	965	56.3%	150	1,433	1,583	100.0%	169	2,378	2,547	77.3%
	商品車		481	481	28.1%						481	481	14.6%	
	重機・建機	264	4	268	15.6%					264	4	268	8.1%	
	合 計	283	1,430	1,713	100.0%	150	1,433	1,583	100.0%	433	2,863	3,295	100.0%	
(船種構成)	16.5%	83.5%	100.0%	-	9.5%	90.5%	100.0%	-	13.1%	86.9%	100.0%	-		

2) 港湾別取扱量

港湾別取扱量をみると、最も多いのは下関港で92.6千トン（輸出：34.6千トン、輸入：58.0千トン）となっており、全体の47.2%（輸出44.5%、輸入48.9%）を占めている。次いで多いのは大阪港の41.4千トン（輸出：14.5千トン、輸入：26.9千トン）であり、以下、博多港、金沢港、東京港の順である。

輸送機器別にみると、輸出では上位3港と敦賀港ではコンテナ貨物の比率が高いが、舞鶴港ではほとんどが商品車であり、東京港、金沢港では「その他（重機・建機など）」の比率が高い。輸入では、すべての港湾でコンテナ貨物の比率が高くなっている。

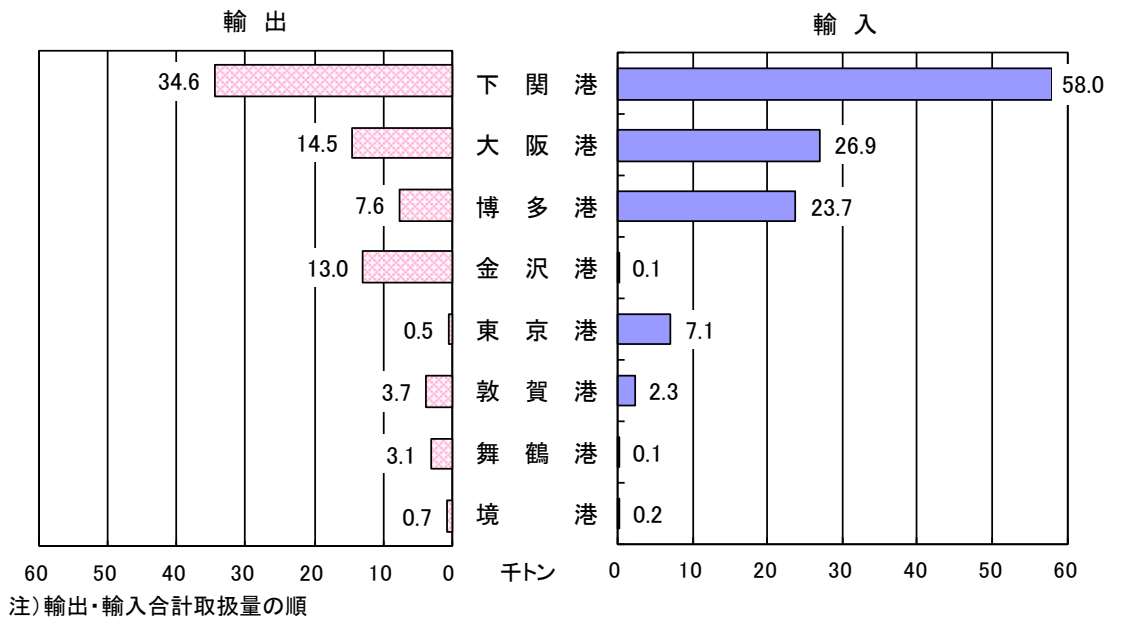


図-15 外航RORO船・自動車航送船における貨物・コンテナ・車両の輸送量

表-10 外航RORO船・自動車航送船貨物の港湾別輸送機器別取扱量

	輸出貨物取扱量(トン)					輸入貨物取扱量(トン)				
	コンテナ	車両	商品車	その他	合計	コンテナ	車両	商品車	その他	合計
東京港	86			440	526	6,612			529	7,142
金沢港	265	138		12,594	12,997	75			22	97
敦賀港	3,724				3,724	2,307				2,307
舞鶴港	60		2,965	38	3,063	144				144
大阪港	11,285			3,233	14,517	23,820			3,073	26,893
境港	241	174	145	158	718	172			6	178
下関港	18,062	14,935	1,575		34,572	39,733	18,248			57,981
博多港	4,163	3,450			7,613	22,500	645		600	23,745
合計	37,885	18,697	4,685	16,463	77,730	95,363	18,893		4,231	118,487

3) 航路別取扱量

航路別にみると、輸出では下関港→釜山港、金沢港→馬山港、大阪港→釜山港の順に輸送量が多い。輸入では、釜山港→下関港、釜山港→博多港、太倉港→下関港の順に輸送量が多く、輸出入ともに韓国航路の貨物が上位に位置している。

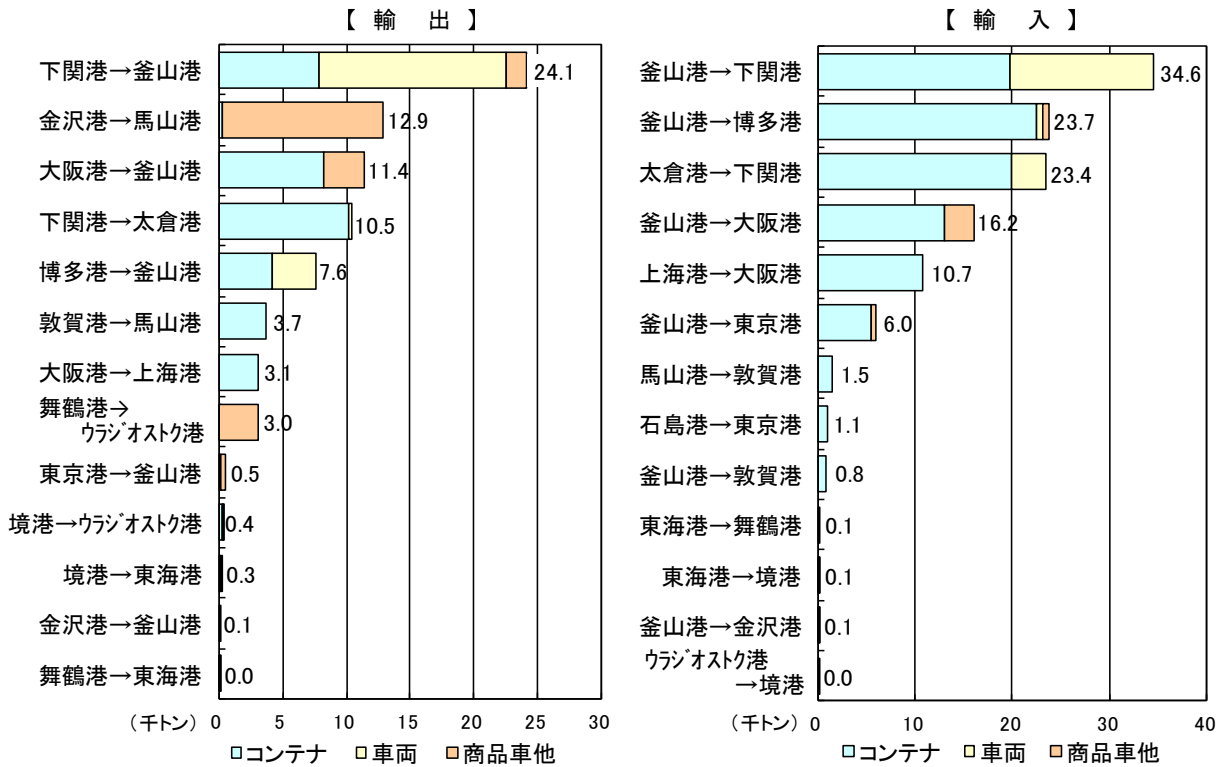
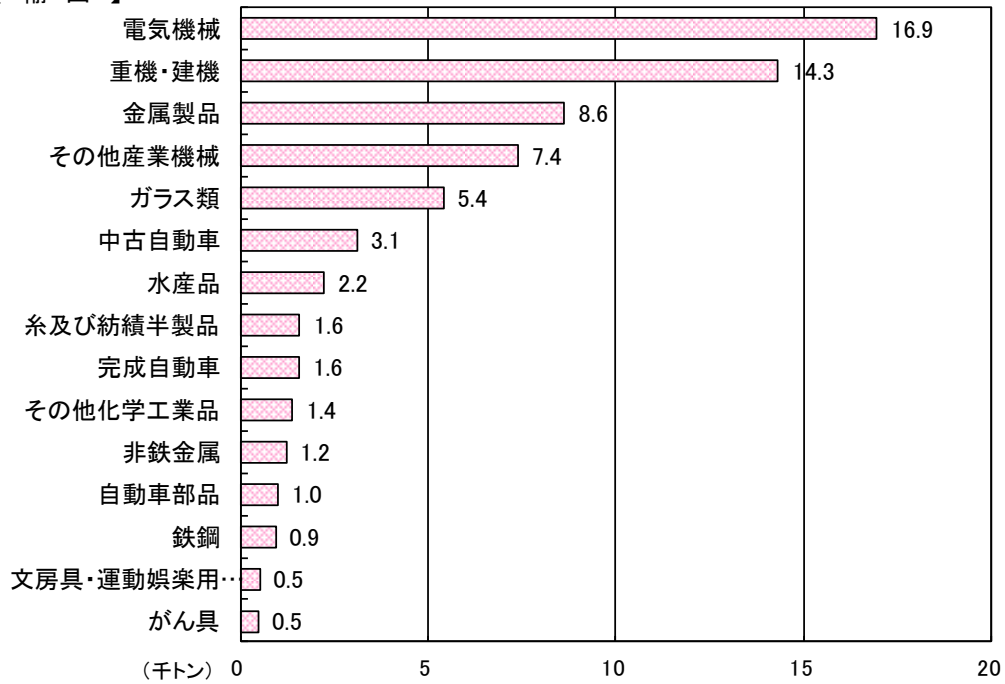


図-16 外航RORO船・自動車航送船貨物の航路別輸送量

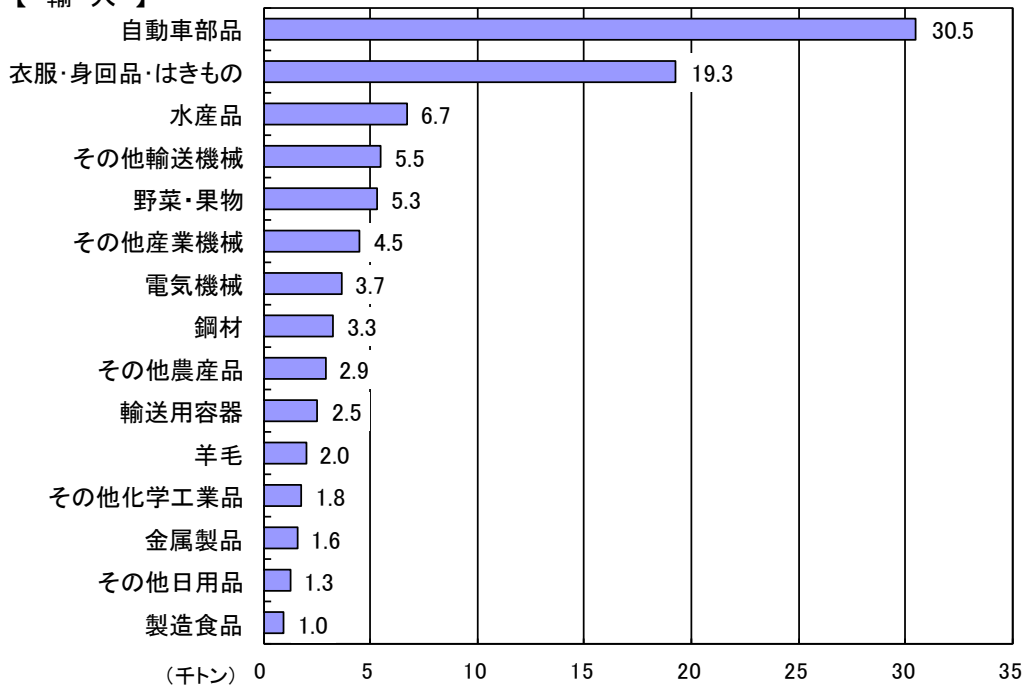
4) 品目別輸送量

外航RORO船・自動車航送船貨物の輸送品目をみると、輸出では電気機械（16.9千トン）、重機・建機（14.3千トン）、金属製品（8.6千トン）、その他産業機械（7.4千トン）、ガラス類（5.4千トン）の順に輸送量が多く、この上位5品目で67.8%を占める。輸入は、自動車部品（30.5千トン）、衣服・身回品・はきもの（19.3千トン）、水産品（6.7千トン）、その他輸送機械（5.5千トン）、野菜・果物（5.3千トン）の順であり、この上位5品目で56.8%を占める。

【 輸 出 】



【 輸 入 】



注)・品目分類不明を除く
 ・その他化学工業品(染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品)

図-17 外航RORO船・自動車航送船貨物の品目別輸出入量(上位15品目)

5) 都道府県別発生量・集中量

外航RORO船・自動車航送船貨物の発生量（輸出）を都道府県別にみると、最も多いのは山口県であり、全体の24.7%を占める。次いで多いのは石川県（16.4%）であり、以下、福岡県（12.6%）、滋賀県（8.5%）の順である。集中量（輸入）では、最も多いのは福岡県であり、全体の25.9%を占める。以下、大阪府（12.8%）、山口県（10.6%）、東京都（6.8%）の順に多く、輸出入ともに、外航RORO船・自動車航送船航路寄港港湾が所在する県のウェイトが高くなっている。

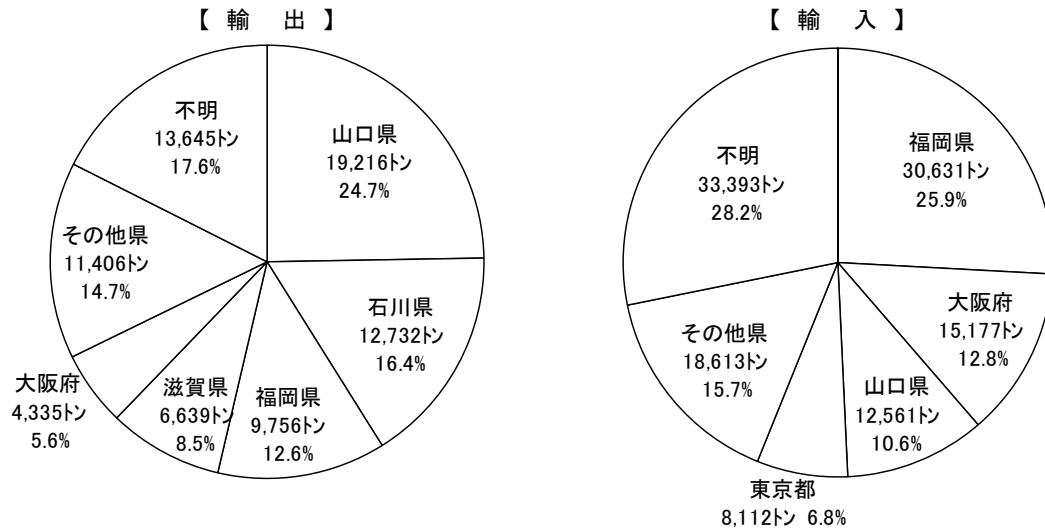


図-18 外航RORO船・自動車航送船貨物の発・着地域構成

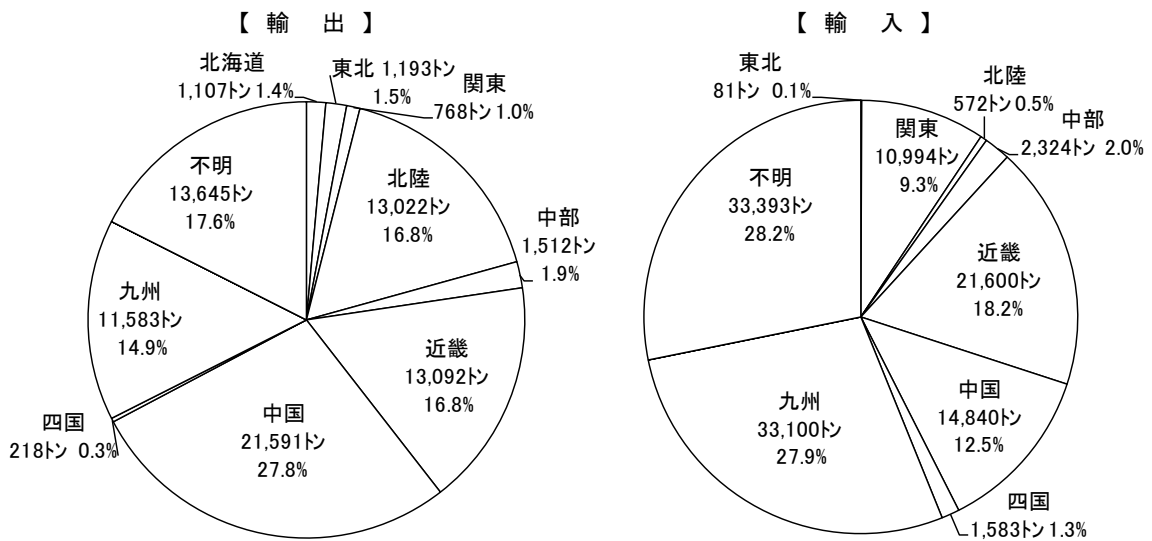


図-19 外航RORO船・自動車航送船貨物の発・着都道府県構成

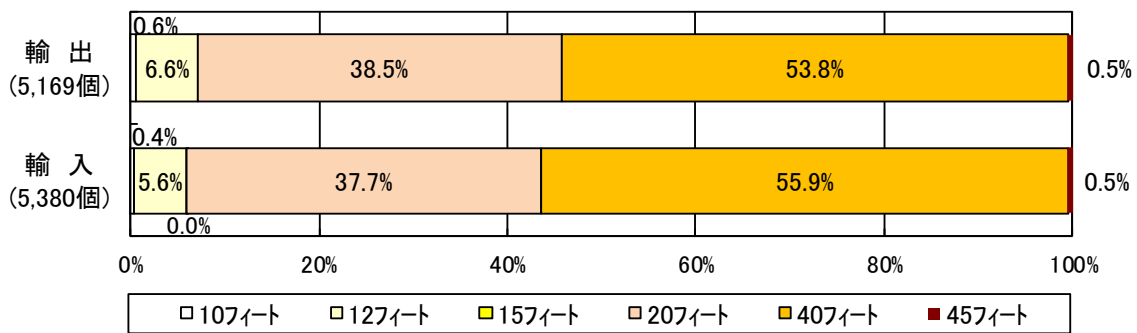
6) コンテナの種類と規格

外航RORO船・自動車航送船で輸送されるコンテナの種類をみると、コンテナの輸送個数 16,120TEU(空コンを含む)のうち、ドライコンテナが全体の 87.7%(輸出:86.0%、輸入:89.2%)である。

コンテナの規格(サイズ)をみると、輸出では 40 フィートコンテナが最も多く、全体の 53.8%(実入り 56.4%、空 51.3%)を占め、20 フィートコンテナは 38.5%である。輸入も 40 フィートコンテナが最も多く、全体の 55.9%(実入り 55.7%、空 58.6%)を占め、20 フィートコンテナは 37.7%である。

表-11 コンテナ種類別コンテナ個数・コンテナ貨物輸送量

		コンテナ個数						コンテナ輸送量	
		実入り		空コン		合計		トン	構成比
		TEU	構成比	TEU	構成比	TEU	構成比		
輸出	ドライコンテナ	3,331	84.0%	3,406	88.1%	6,738	86.0%	32,782	86.5%
	冷蔵・冷凍コンテナ	634	16.0%	459	11.9%	1,093	14.0%	5,103	13.5%
	その他								
	計	3,966	100.0%	3,865	100.0%	7,831	100.0%	37,885	100.0%
輸入	ドライコンテナ	6,876	90.3%	522	77.7%	7,398	89.2%	84,037	88.1%
	冷蔵・冷凍コンテナ	741	9.7%	150	22.3%	891	10.8%	11,326	11.9%
	その他								
	計	7,617	100.0%	672	100.0%	8,289	100.0%	95,363	100.0%
合計	ドライコンテナ	10,208	88.1%	3,928	86.6%	14,136	87.7%	116,819	87.7%
	冷蔵・冷凍コンテナ	1,376	11.9%	609	13.4%	1,985	12.3%	16,429	12.3%
	その他								
	計	11,583	100.0%	4,537	100.0%	16,120	100.0%	133,248	100.0%



		(実個数)					合計
		10フィート	12・15フィート	20フィート	40フィート	45フィート	
輸出	実入り	6	183	926	1,452	9	2,577
	空	25	158	1,064	1,329	16	2,592
	計	31	341	1,990	2,781	25	5,169
輸入	実入り	19	235	1,921	2,753	18	4,945
	空		68	106	255	7	435
	計	19	302	2,026	3,008	25	5,380

図-20 コンテナの規格別実個数割合

(4) 前回調査との比較分析

注) 以下の分析では、調査対象航路が平成29年度調査と平成24年度調査で異なるため、同じベースでの比較となるよう各々一部のデータを除外して比較している。

1) 内航コンテナ船・RORO船輸送における比較

平成29年度調査において、比較対象となる内航コンテナ船・RORO船での輸送量は3,594千トンであり、平成24年度調査(2,747千トン)に比べ30.8%増加している。船種別にみると、コンテナ船輸送量は66.4%増加しており、RORO船輸送量も24.7%増加している。

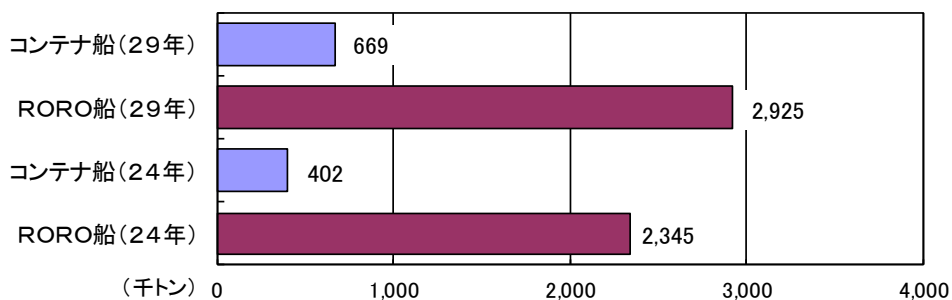


図-21 内航コンテナ船・RORO船輸送量の変化

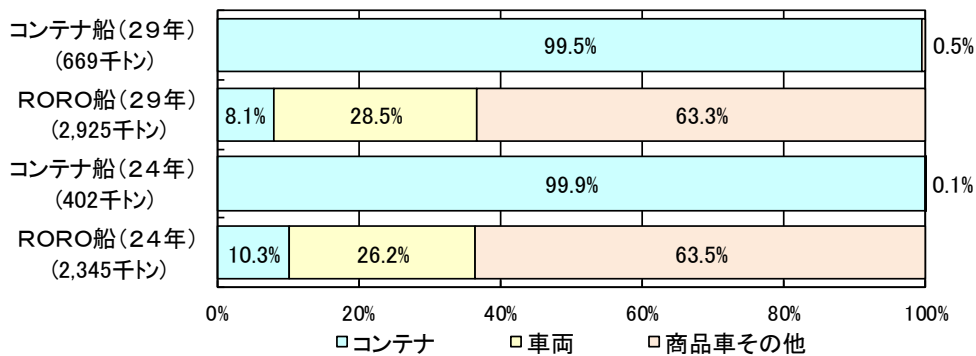


図-22 内航コンテナ船・RORO船貨物の輸送機器構成比の比較

2) 内航フェリー輸送における比較

平成29年度調査での比較対象となる内航フェリー輸送量は2,222千トンであり、商品車、重機・建機の大幅減もあって、平成24年度調査(2,613千トン)と比較すると、輸送量は15.0%減少している。

また、無人航送率は49.2%であり、近畿～九州航路において無人航送率が低下したこともあり、平成24年度調査(56.9%)に対し7.7ポイント低下している。

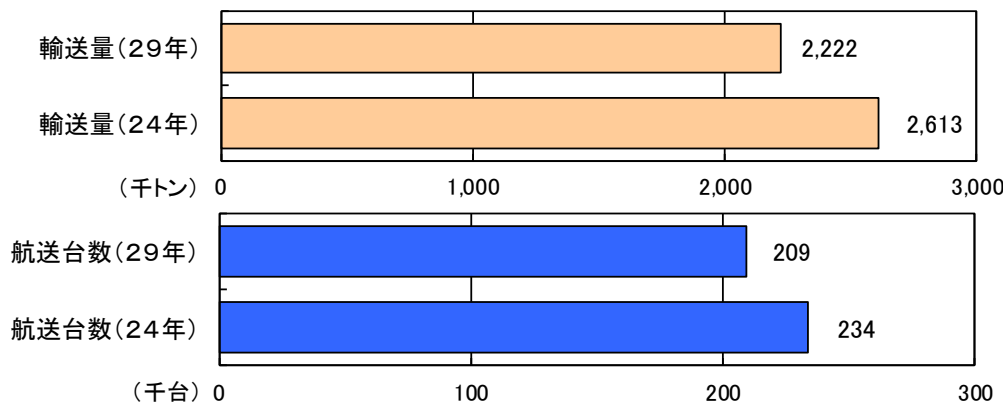


図-23 内航フェリー輸送量の変化

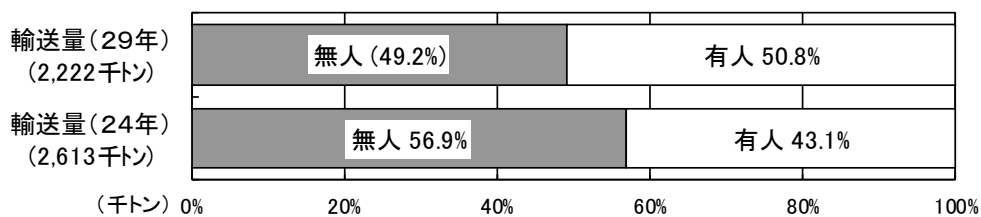


図-24 内航フェリーにおける無人航送率の変化

3) 国際フィーダー貨物輸送における比較

平成29年度調査における国際フィーダー貨物の輸送量は532千トン（輸出：312千トン、輸入：219千トン）であり、平成24年度調査に比べ48.9%輸送量が増加している。

コンテナ船輸送に限定すると、国内貨物の増加率（70.9%）が国際フィーダー貨物（53.9%）より高かったため、コンテナ船輸送量に占める国際フィーダー貨物の比率（79.5%）は、平成24年度調査（81.1%）に比べ1.6ポイントの減少となった。

表-12 国際フィーダー貨物輸送の比較

（単位：トン）

		計	国内貨物	国際フィーダー貨物	国際フィーダー率
24年	コンテナ船	425,770	80,338	345,432	81.1%
	RORO船	2,360,143	2,348,584	11,559	0.5%
	計	2,785,914	2,428,922	356,992	12.8%
29年	コンテナ船	668,913	137,265	531,648	79.5%
	RORO船	3,509,336	3,509,336	0	0.0%
	計	4,178,249	3,646,602	531,648	12.7%
29年/24年 (増減率)	コンテナ船	57.1%	70.9%	53.9%	
	RORO船	48.7%	49.4%	-100.0%	
	計	50.0%	50.1%	48.9%	

注) 国内貨物には国際フィーダー貨物以外のフィーダー貨物を含む。

4) 外航RORO船・自動車航送船輸送における比較

平成29年度調査において、比較対象となる外航RORO船・自動車航送船での輸送量は、輸出77.7千トン、輸入118.5千トンであり、平成24年度調査（輸出68.3千トン、輸入87.8千トン）に比べ、輸出は13.8%、輸入は34.9%増加している。

船種別にみると、フェリーでの輸送量は輸出が86.4%増、輸入が79.9%増といずれも大幅に増加しているが、RORO船は博多港～上海港航路やロシア航路の休止が影響し、輸出が33.1%減、輸入が18.2%減といずれも減少している。

輸送量の輸送機器構成をみると、輸出ではコンテナ貨物の比率が21.4%低下する一方で、車両貨物の比率が17.9%高まっている。また、輸入においても、コンテナ貨物の比率は低下している。

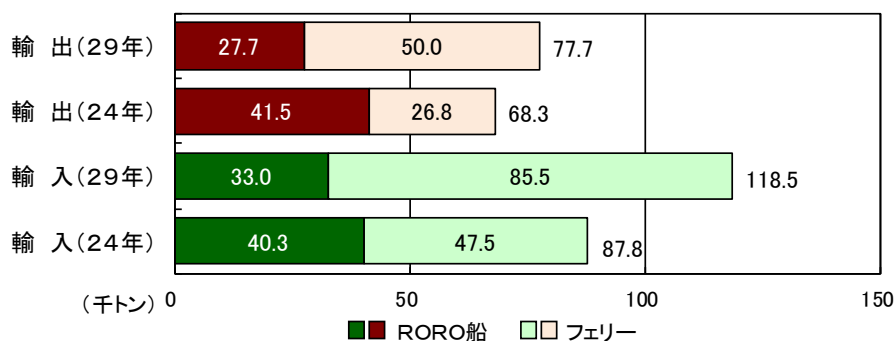


図-27 外航RORO船・自動車航送船輸送量の変化

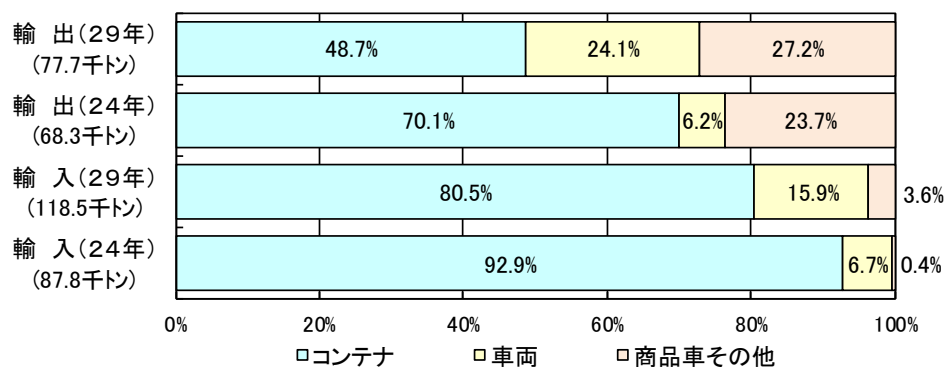


図-28 外航RORO船・自動車航送船貨物の輸送機器構成比の比較

(参考1) 調査票

実施機関 国土交通省



政府統計

内貿ユニットロード貨物流動調査
(内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査票)

ご記入にあたっては「記入要領」をご参照下さい
※この調査は目的以外には使用することはありません。

事業所名		ご回答者氏名	
ご回答者所属		連絡先電話番号	

① 船名
ふりがな
*

② 第()出港分

③ 発港名	④ 出港月日
*	月 日

③ 着港名	④ 入港月日
*	月 日

	I 輸送機器			II トラック、トレー等の場合			III コンテナの場合			IV 貨物																		
	⑤ 輸送機器の種類	⑥ 実空別	⑦ 搬入時刻	⑧ レトラックの種類	⑨ 台数	⑩ コンテナの種類	⑪ コンテナの規格	⑫ 個数	⑬ パンニング場所	⑭ 貨物の発地	⑮ 仕出し施設	⑯ 工場の種別	⑰ 荷送人業種	⑱ 輸送機関	⑲ 発港入荷施設	⑳ 輸送機関	㉑ 着港出荷施設	㉒ 仕出し施設	㉓ 工場の種別	㉔ 荷受人業種	㉕ 第1品目	㉖ 重量(フレートトン)	㉗ 第2品目	㉘ 重量(フレートトン)				
01										都道府県	市郡	区町村																
02										都道府県	市郡	区町村																
03										都道府県	市郡	区町村																
04										都道府県	市郡	区町村																
05										都道府県	市郡	区町村																
06										都道府県	市郡	区町村																
07										都道府県	市郡	区町村																

(※印は記入しないで下さい)

内航自動車航送船利用動向調査票

※この調査は目的以外には使用することはありません。



見本

上記QRコードにアクセスして頂くとスマートフォンを使用してアンケートに回答頂くことが可能です。
パスワード****

1. フェリー航路の概要について

フェリー運航会社名	フェリー利用区間		利用月日	利用便名	フェリーターミナル 到着時刻
	乗船港	下船港			
	港	港	月 日	第 便 (時 分発)	出港の 分前

2. あなたの車両について

①ナンバープレートの種別番号をご記入下さい

種別番号	(例) 10	(例)	品川 10 さ 23-45
------	--------	-----	------------------

②車両の大きさについてご記入下さい。

最大積載量	車 長
トン	kg
	m

(③～⑦は、該当する番号に○印をお付け下さい。)

③あなたの車両はトレーラータイプですか。	1. はい	2. いいえ
④あなたの車両にはコンテナを積んでいますか。 (2. いいえ に○印をお付けの場合、⑦へお進み下さい。)	1. はい	2. いいえ
⑤コンテナの大きさは次のいずれですか。	1. 12フィート(5トン) 3. 40フィート	2. 20フィート 4. その他
⑥コンテナに貨物が入っていますか。	1. はい	2. いいえ
⑦あなたの車両は無人航送ですか。	1. はい	2. いいえ

3. 出発地及び目的地について(今回の乗船に際して)

出発地	都道府県	市 郡	区 町 村	出発地の 施設番号
このフェリーに乗船される前、どこを出発して来られましたか				
目的地	都道府県	市 郡	区 町 村	目的地の 施設番号
このフェリーを降りてから行く主な目的地はどこですか				

1. 工場
2. 営業用倉庫
3. 自家用倉庫
4. 卸売店舗
5. 小売店舗
6. 建設作業場
7. 卸売市場
8. サイロ
9. モータープール
10. 野積場
11. 上屋・荷さばき場
12. CY(コンテナヤード)
13. CFS(コンテナ・フレイト・ステーション)
14. その他

4. 積載品目について

○あなたの車両に積載している貨物の総重量(単位トン、小数点第1位)はどれくらいありますか。
このうち、最も積載量の多い品目(積載物)は何ですか。

積載貨物の総重量	最も多い品目名	最も多い品目の重量
<div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 40px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 40px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 40px; height: 20px;"></div> トン		<div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 40px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 40px; height: 20px;"></div> <div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 40px; height: 20px;"></div> トン

調査にご協力頂き大変ありがとうございました。



政府統計

輸出用

ご記入にあたっては「記入要領」をご参照下さい

外貿ユニットロード貨物流動調査 (外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査票)

実施機関 国土交通省

事業所名		ご回答者氏名	
ご回答者所属		連絡先電話番号	

① 船名

※									

② 第()出港分

③ 発港名

※									

④ 出港月日

月	日

③ 着港名

※									

④ 入港月日

月	日

又は

I 輸送機器

⑤ 輸送機器の種類	⑥ 実空別	⑦ 搬入時刻
01		
02		
03		
04		
05		

II トラック、トレー等
の場合

⑧ レーラック等の種類	⑨ 台数

III コンテナの場合

⑩ コンテナの種類	⑪ コンテナの規格	⑫ 個数	⑬ パンニング場所

記入要領の該当番号をご記入下さい

1. 実
2. 空

最大積載トン数をご記入下さい

1. 港頭地区
2. 発荷主の事業所内
3. その他

IV 貨物

⑭ 貨物の発地			⑮ 仕出施設	⑯ 工場の種別	⑰ 荷送人業種 (発地・発港)	⑱ 輸送機関 発港入荷施設	⑳ 第1品目	㉑ 重量 (フレートン)	㉒ 第2品目	㉓ 重量 (フレートン)	㉔ 回答を補完するために必要な 情報の入手先	㉕ 他業者からの 補完情報を リンクさせる ための補助 番号
都道	市郡	区町村										
府県	*						*		*			
都道	市郡	区町村										
府県	*						*		*			
都道	市郡	区町村										
府県	*						*		*			
都道	市郡	区町村										
府県	*						*		*			

1. 臨海工場である
2. 臨海工場でない

記入要領の該当番号をご記入下さい

別添品目表をご参照の上、
品目名をご記入下さい

別添業種表をご参照の上、該当番号をご記入下さい

調査項目のうち、他業者(フォワーダー等)からの情報入手が必要な場合には、情報の入手先(フォワーダー名等)と、補完情報をリンクさせるための補助番号(コンテ

(※印は記入しないで下さい)



政府統計

輸入用

ご記入にあたっては「記入要領」をご参照下さい

外貿ユニットロード貨物流動調査 (外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査票)

実施機関 国土交通省

事業所名	ご回答者氏名
ご回答者所属	連絡先電話番号

① 船名

※									

② 第()出港分

③ 発港名

※									

④ 出港月日

月	日

③ 着港名

※									

④ 入港月日

月	日

I 輸送機器

⑤ 輸送機器の種類	⑥ 実空別	⑦ 搬出時刻
01		
02		
03		
04		
05		

II トラック、トレー等の場合

⑧ レーラック等の種類	⑨ 台数

III コンテナの場合

⑩ コンテナの種類	⑪ コンテナの規格	⑫ 個数	⑬ デバンニング場所

記入要領の該当番号をご記入下さい

IV 貨物

⑭ 貨物の着地			⑮ 仕向施設	⑯ 工場の種別	⑰ 荷受人業種 (着港・着地)	⑱ 輸送機関 (着港・着地)	⑲ 着港出荷施設	⑳ 第1品目	㉑ 重量 (フレートン)	㉒ 第2品目	㉓ 重量 (フレートン)	㉔ 回答を補完するために必要な情報の入手先	㉕ 他業者からの補完情報をリンクさせるための補助番号
都道	市郡	区町村											
府県	*							*		*			
都道	市郡	区町村											
府県	*							*		*			
都道	市郡	区町村											
府県	*							*		*			
都道	市郡	区町村											
府県	*							*		*			

1. 臨海工場である
2. 臨海工場でない

記入要領の該当番号をご記入下さい

別添品目表をご参照の上、品目名をご記入下さい

別添業種表をご参照の上、該当番号をご記入下さい

調査項目のうち、他業者(フォワーダー等)からの情報入手が必要な場合には、情報の入手先(フォワーダー名等)と、補完情報をリンクさせるための補助番号(コンテナ番号)

(※印は記入しないで下さい)

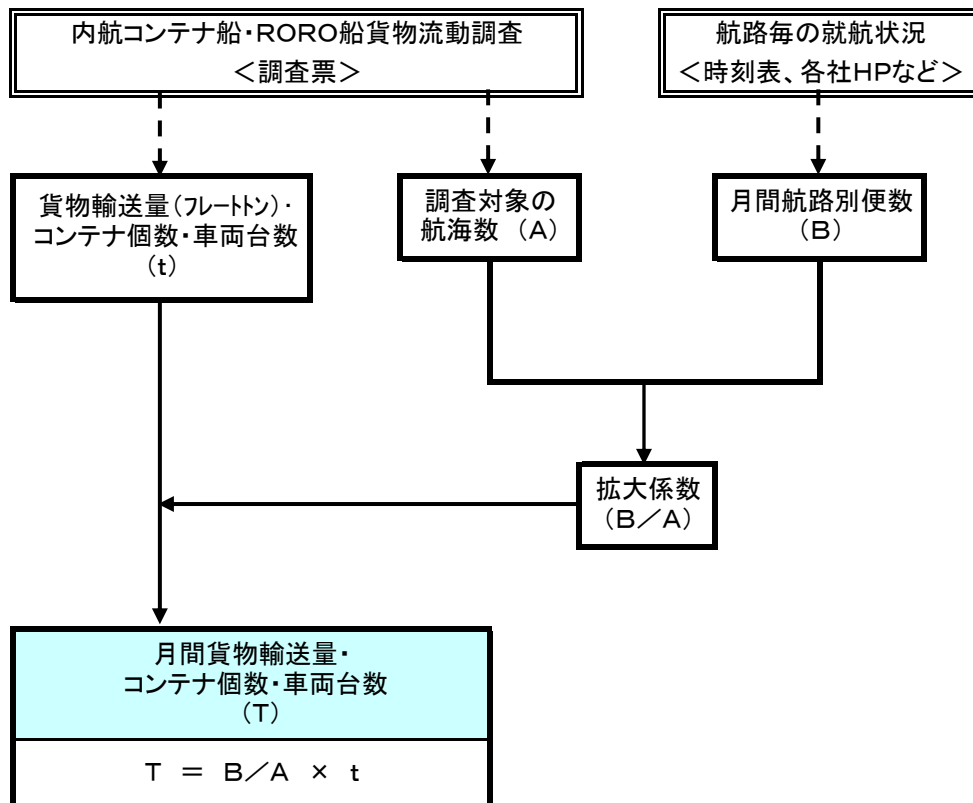
(参考2) 月間値の推計手法

各調査票の集計結果は、いずれも以下に示す方法により、月間貨物輸送量に拡大推計している。

(1) 内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査

本調査では、指定した期間（平成29年11月1ヶ月間）に運航した船舶の任意の4航海（4往復）の貨物輸送実績を把握しているが、航海頻度が航路によって異なるため、以下の方法により各航路とも調査で得られた貨物量、輸送したコンテナ個数および車両台数等を月間値に拡大推計し、調査結果の集計・分析はこの月間推計値により行った。

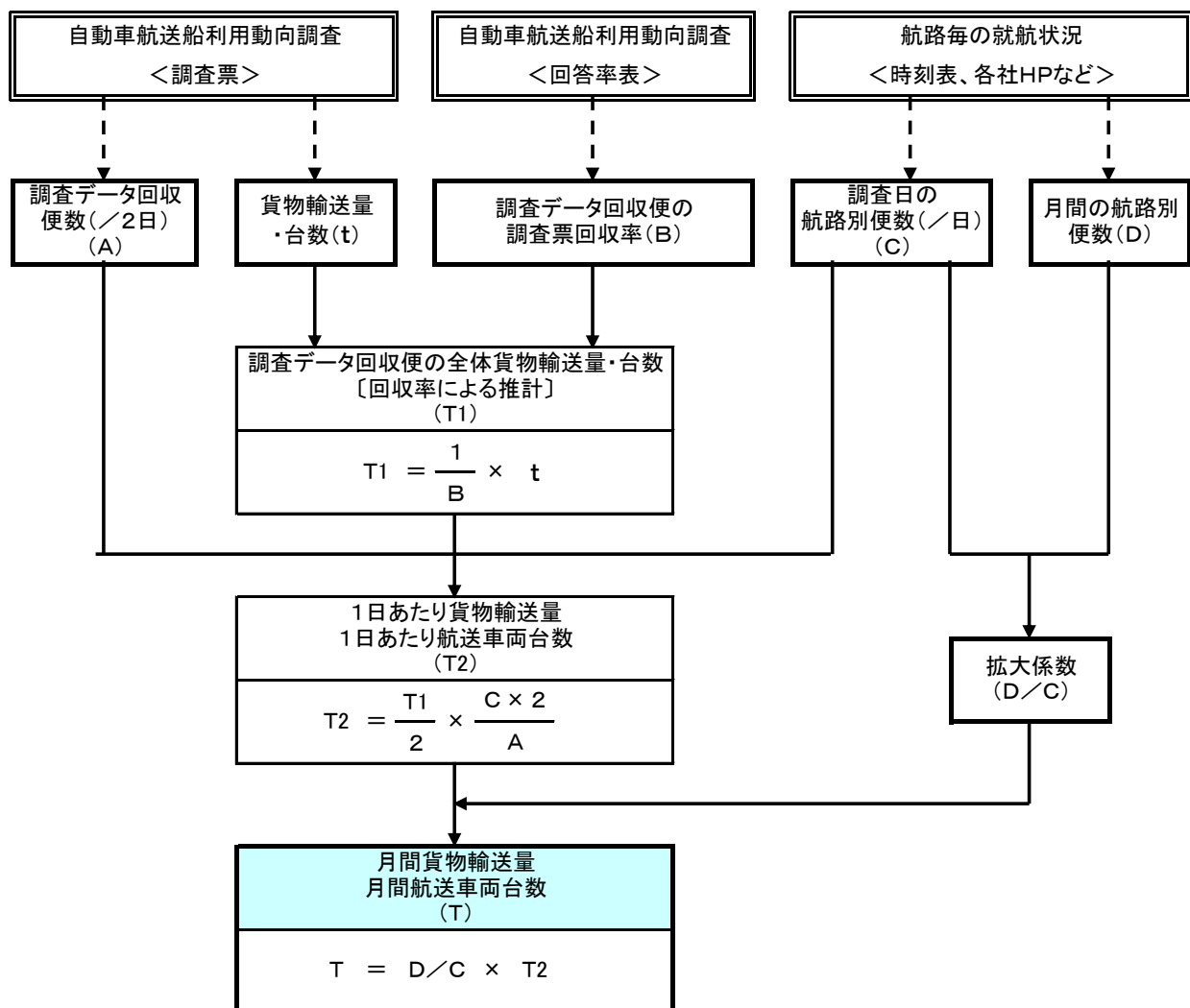
付図－1 内航コンテナ船・RORO船輸送貨物量の月間拡大推計フロー



(2) 内航自動車航送船利用動向調査

本調査では、指定した期間（平成 29 年 11 月 1 ヶ月間）に運航した自動車航送船（フェリー）航路について、航路毎に調査日（任意の 2 日間）を設定し、当該日に運航されたフェリーによる輸送貨物を調査対象としているが、航路（港湾間）によって 1 日の航海数に差があるため、調査結果の集計・分析においては、以下の方法により 1 ヶ月間の航送車両台数および貨物輸送量を推計している。

付図－2 内航自動車航送船（フェリー）輸送貨物量の月間拡大推計フロー



(3) 外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査

本調査では、指定した期間（平成 29 年 11 月 1 ヶ月間）に運航した船舶の任意の 4 航海（4 往復）の貨物輸送実績を把握しているが、航海頻度が航路によって異なるため、以下の方法により各航路とも調査で得られた輸送量、輸送したコンテナ個数および車両台数等を月間値に拡大推計し、調査結果の集計・分析はこの月間推計値により行った。

付図－3 外航RORO船・自動車航送船輸送貨物量の月間拡大推計フロー

