

# 輸出入コンテナ貨物の 取扱状況・国内流動状況

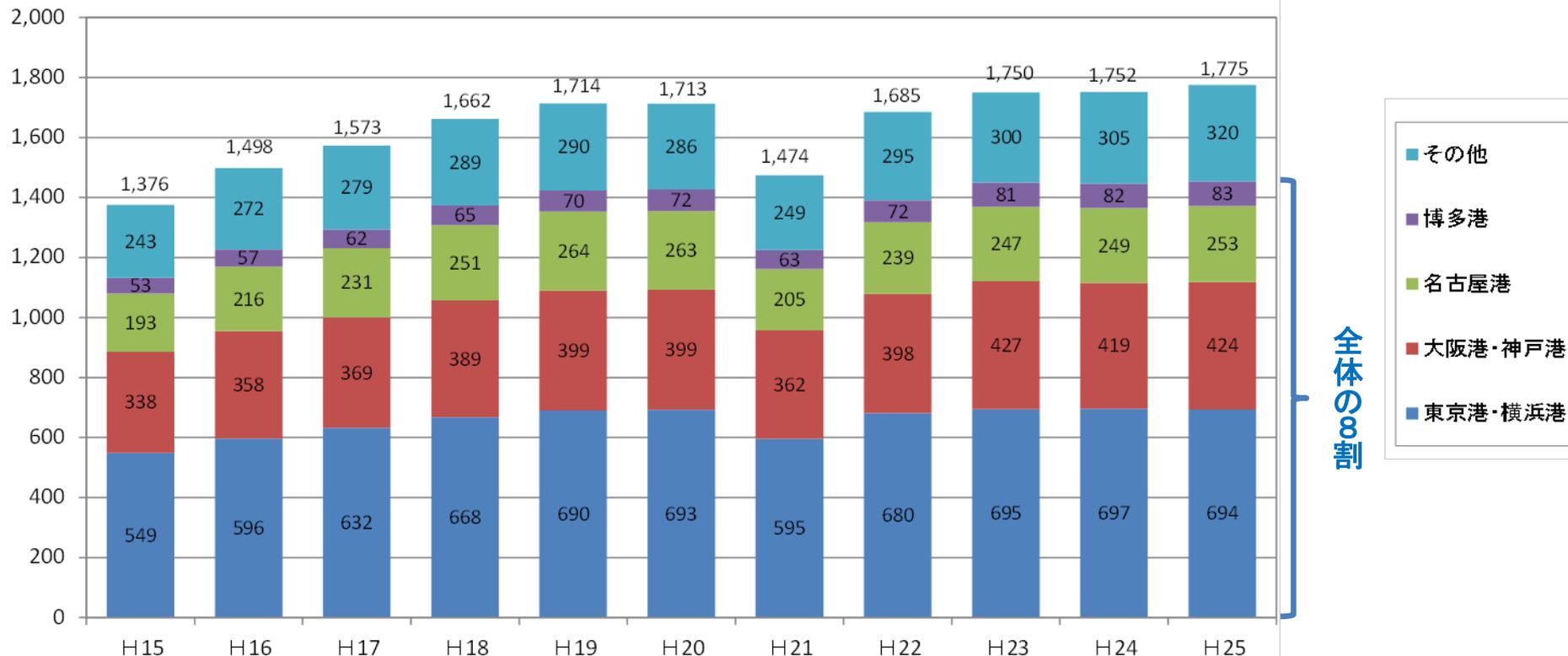
平成26年12月5日(金)

# 1. 輸出入コンテナ貨物の取扱状況（貨物量の推移）

○東京港、横浜港、大阪港、神戸港、名古屋港、博多港で日本の輸出入コンテナ貨物量全体の8割を占める

輸出入コンテナ貨物量の推移

(万TEU)



資料: 港湾統計

(平成25年のその他の取扱量は国土交通省港湾局資料「2013年のコンテナ取扱貨物量(速報値)について」より)

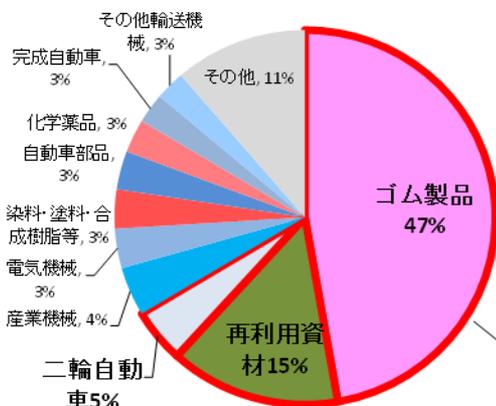
**日本全体の8割を占める東京港、横浜港、大阪港、神戸港、名古屋港、博多港に焦点を当てて議論を進める（以降、6港を検討対象港湾と呼ぶ）。**

# 1. 輸出入コンテナ貨物の取扱状況（品目内訳【輸出】）

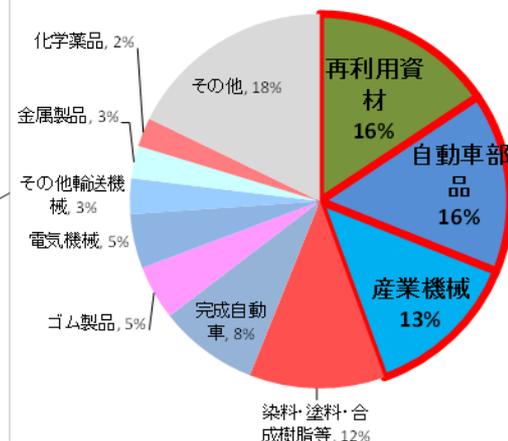
- 東京港・横浜港では、「再利用資材」16%、「自動車部品」16%、「産業機械」13%、大阪港・神戸港では、「染料・塗料・合成樹脂等」14%、「産業機械」12%、「再利用資材」11%が上位3品目となっている。
- 名古屋港では、「自動車部品」25%、「産業機械」14%、「完成自動車」9%、博多港では、「ゴム製品」47%、「再利用資材」15%、「二輪自動車」5%が上位3品目となっている。
- 名古屋港、博多港は、東京港・横浜港、大阪港・神戸港に比べ、1位品目の全体に占めるシェアが高い。

港湾別輸出品目

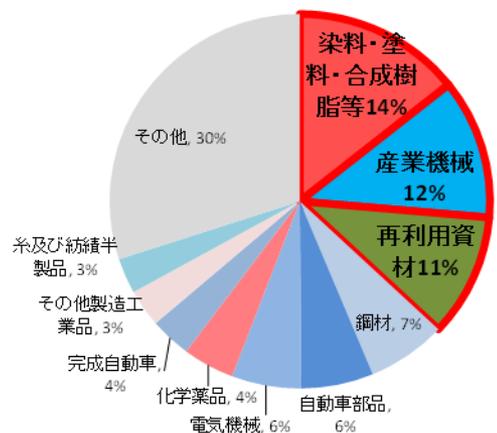
博多港



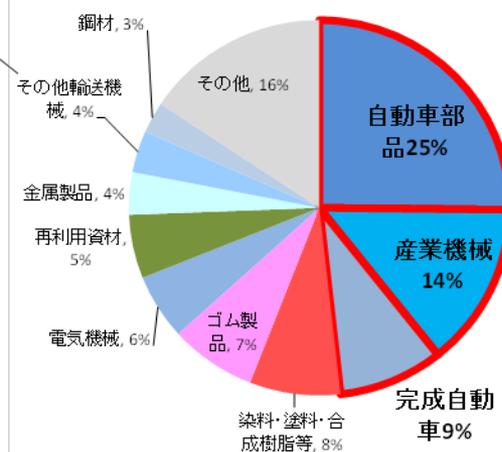
東京港・横浜港



大阪港・神戸港



名古屋港



コンテナ貨物上位10品目の品目内訳(H25)

資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（平成25年11月に実施した調査（1ヶ月間調査）） ※品目別の貨物量（フレートトン）の構成比

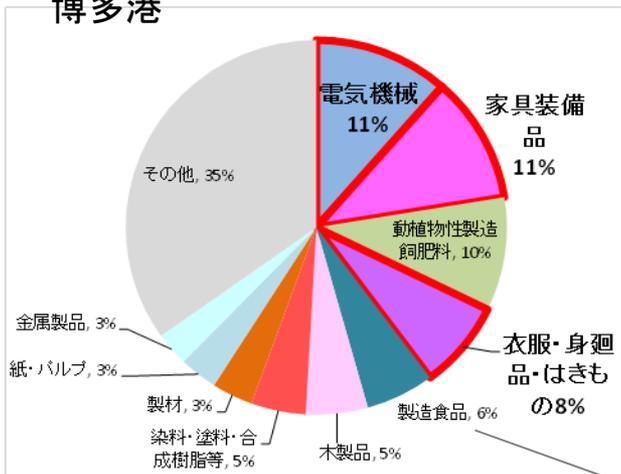
# 1. 輸出入コンテナ貨物の取扱状況（品目内訳【輸入】）

○各港とも「衣類・身廻品・はきもの」「電気機械」「家具装備品」などの輸入量が多い。

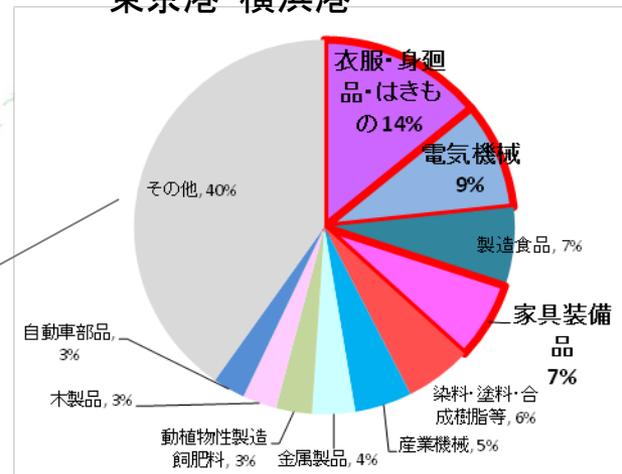
コンテナ貨物上位10品目の品目内訳（H25）

港湾別輸入品目

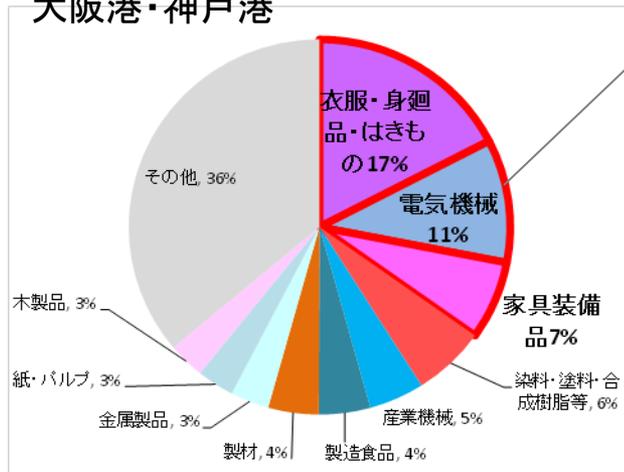
博多港



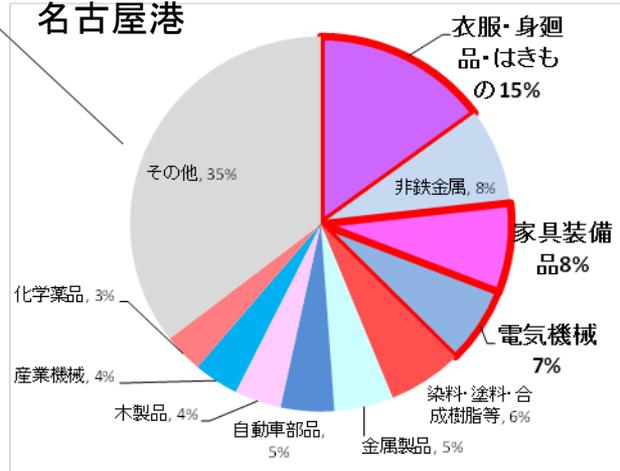
東京港・横浜港



大阪港・神戸港

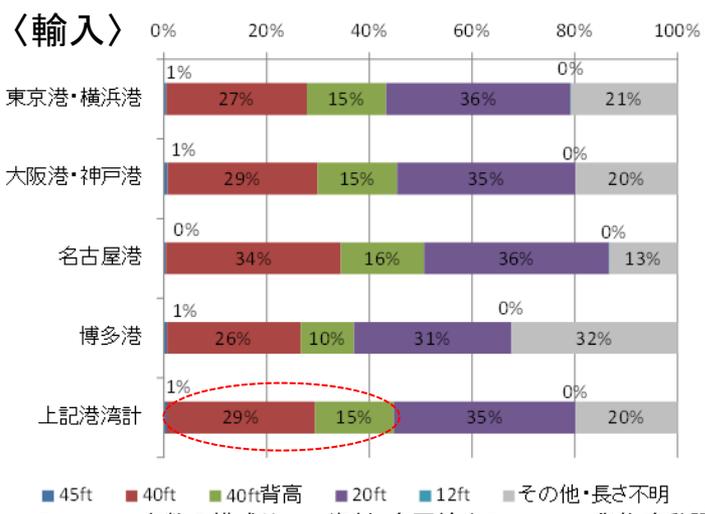
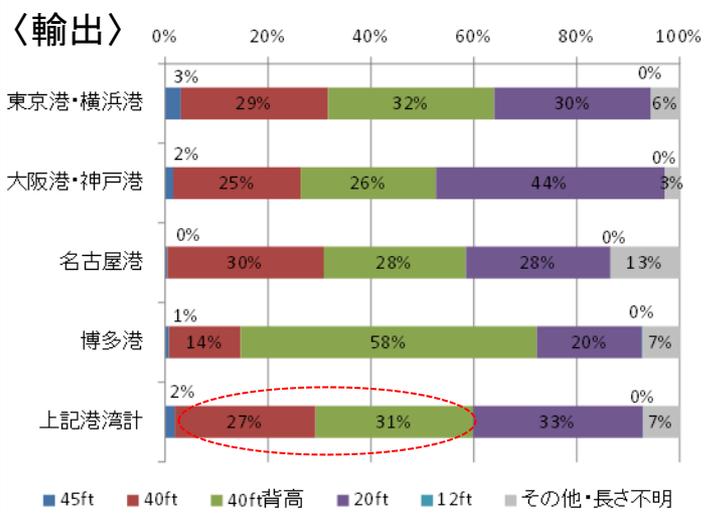


名古屋港

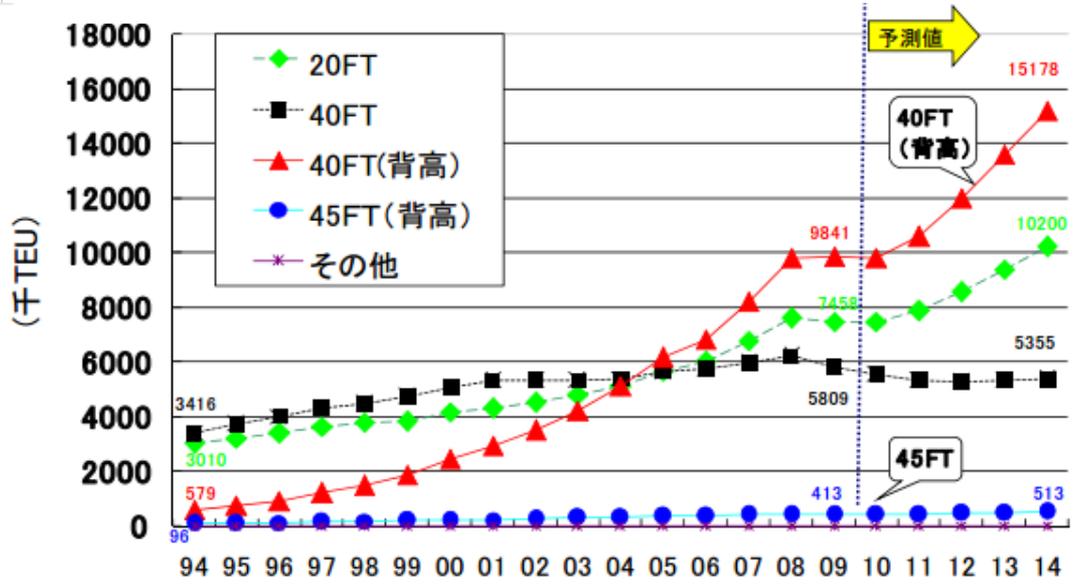


# 1. 輸出入コンテナ貨物の取扱状況（コンテナサイズ）

- 40 ftコンテナ以上の割合は、輸出で約6割、輸入で約4割を占めている。
- 輸出と輸入で比較すると、輸出の方が40ftコンテナ（背高）の割合が高くなっている。
- 国土交通省 国土技術政策総合研究所の予測では、今後、20ftコンテナ、40ftコンテナ（背高）が増加するとされている。



輸出入コンテナ(サイズ別)個数の推移



出典：国土交通省 国土技術政策総合研究所 国際物流データベース拡充に関する基礎的研究データより  
 原出典：Market Analysis WORLD CONTAINER CENSUS 2010(Infrma)のデータを元に国総研港湾研究部作成

注：TEU 換算、ドライコンテナのみ  
 TEU = コンテナの本数を 20ft コンテナに換算して測る単位。40ft・45ft コンテナ 1 本 = 2TEU

※コンテナ本数の構成比 資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 1. 輸出入コンテナ貨物の取扱状況（仕向国・原産国）

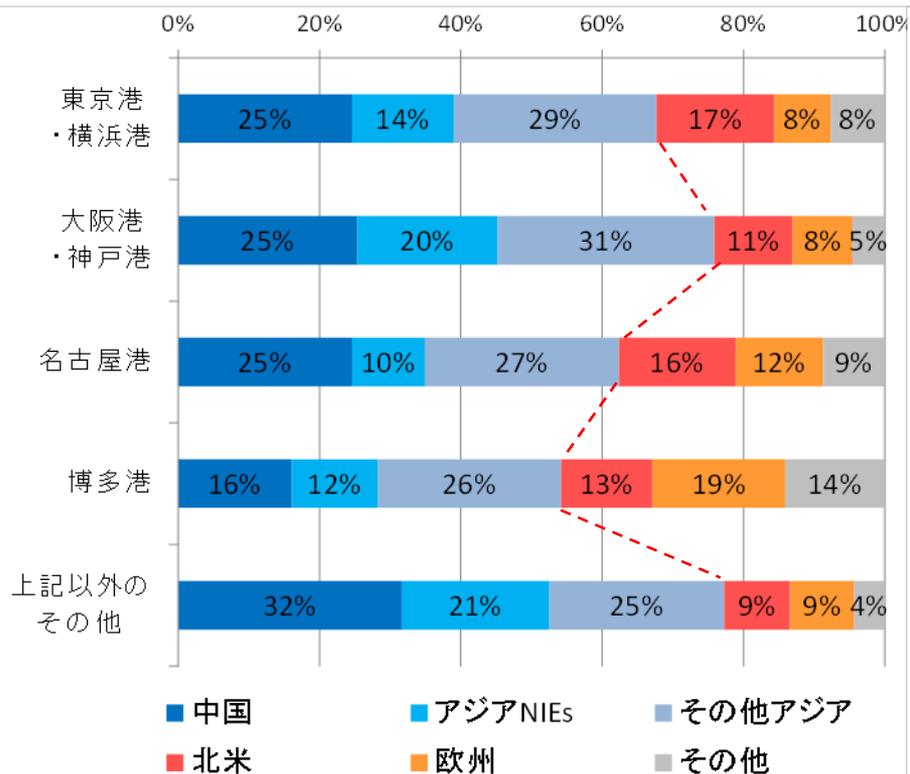
検討対象港湾とそれ以外のその他を比較すると、

○検討対象港湾の輸出においては中国、アジアNIEsなどへのシェアが低く、北米、欧州へのシェアが高い傾向にある。

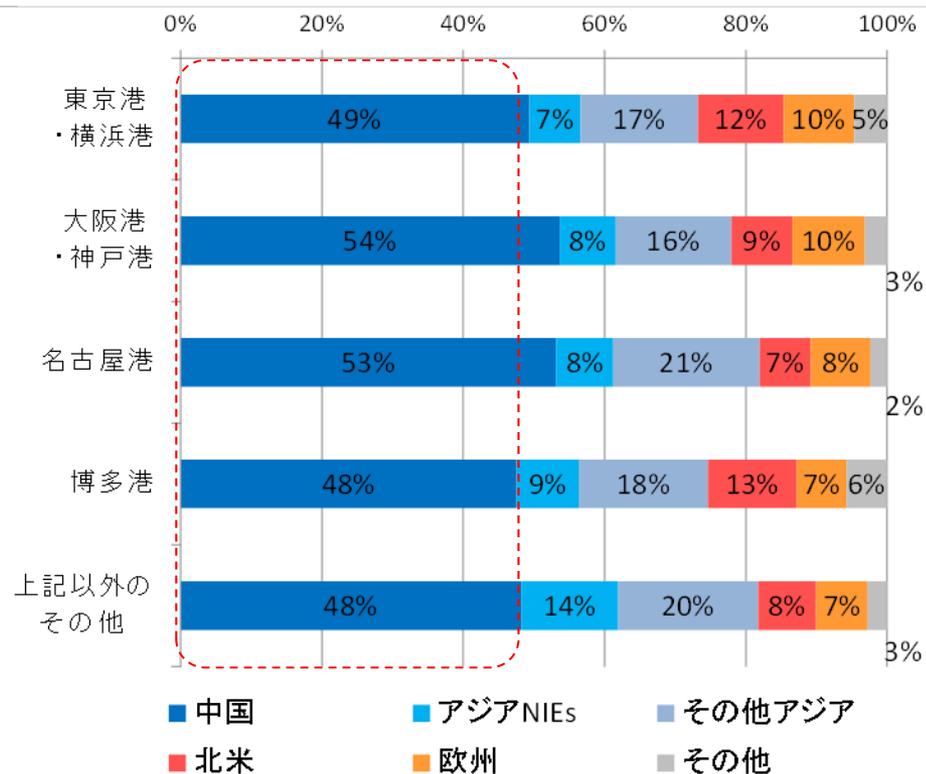
○輸入においては、共通して中国が5割程度のシェアを占めている。

## 仕向国・原産国の内訳

〈仕向国(輸出)〉



〈原産国(輸入)〉



※貨物量(フレートン)の構成比

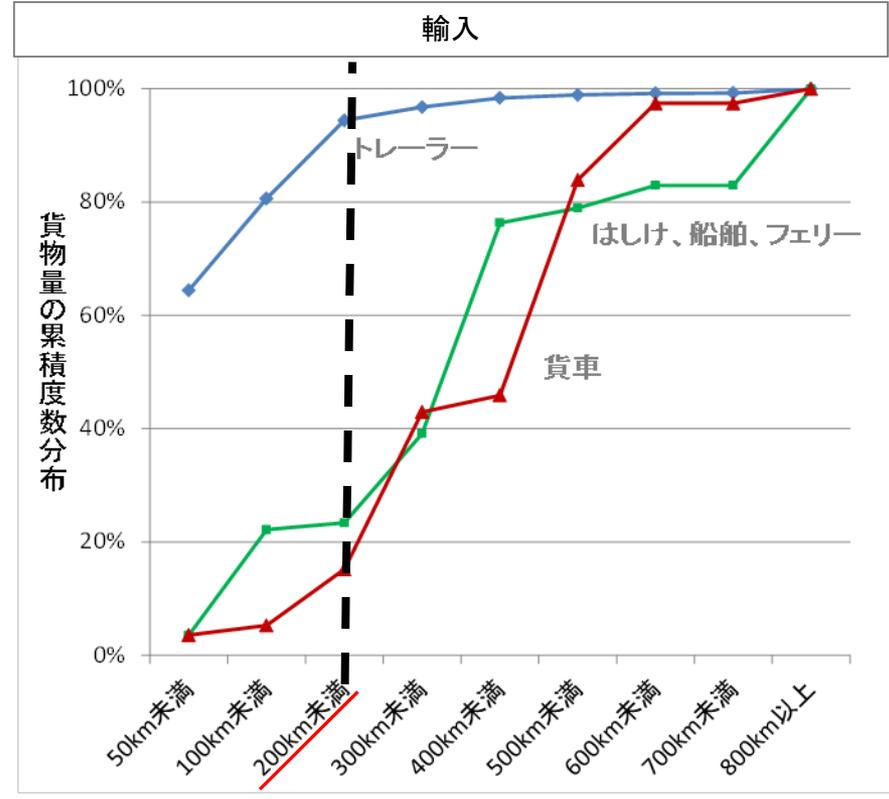
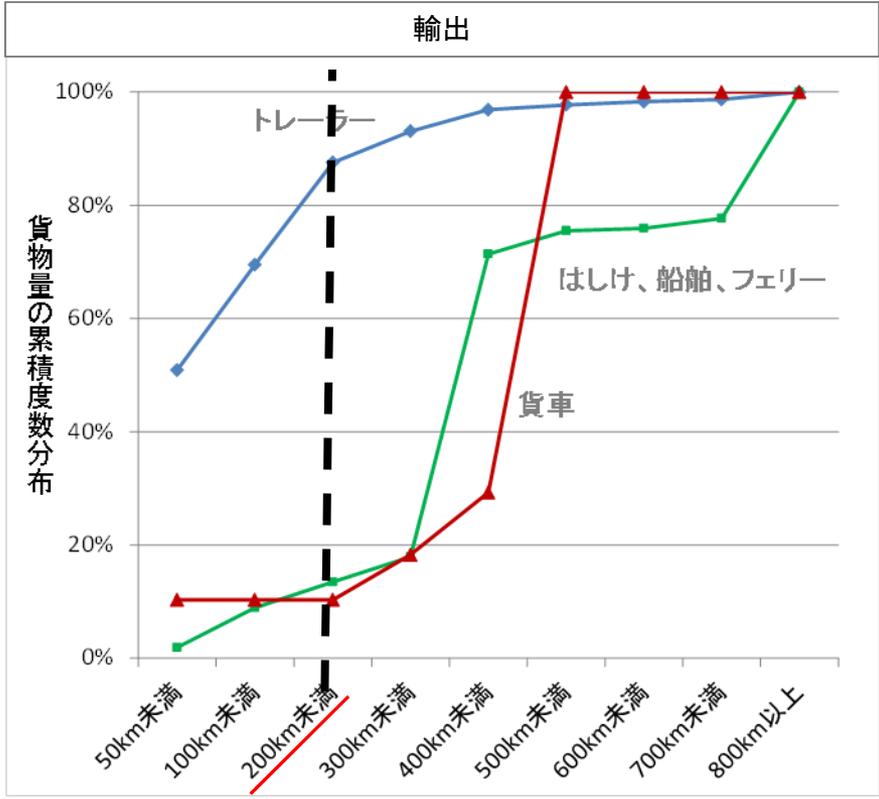
※アジアNIEsは台湾、韓国、シンガポール、香港としている

資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(各年10月、11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（輸送手段別の距離帯別分布）

- トレーラーは輸送距離200km未満の輸送が全体の9割を占め、距離帯ではトレーラー輸送が他の輸送手段より優位な距離帯となっている。
- 輸送距離が200kmを超えてくると、鉄道、はしけ・船舶・フェリーの利用状況が上昇してくる。

輸送手段別の生産地・消費地までの距離（東京港・横浜港）



※貨物量(フレートン)の構成比  
 ※各港から生活圏の中心都市、もしくは代表的な都市までの距離を設定し集計  
 資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（距離帯別の品目内訳）

- 200km未満、以上で共通して見られる品目は、「染料・塗料・合成樹脂等」「電気機械」「産業機械」「ゴム製品」「自動車部品」「衣服・身廻り品等」
- 200km未満、以上で見られる品目を比較すると、
  - ・ 200km未満では、輸出で「再利用資材」「完成自動車」、輸入で「家具装備品」「製造食品」が見られる。
  - ・ 200km以上では、輸出入で「化学薬品」、輸入で「動植物性製造飼肥料」「産業機械」が見られる。

<200km未満の品目内訳(上位5品目)> (%はフレートンでのシェア)

東京港・横浜港	輸出		輸入		大阪港・神戸港	輸出		輸入		名古屋港	輸出		輸入		博多港	輸出		輸入	
	品目	割合	品目	割合		品目	割合	品目	割合		品目	割合	品目	割合		品目	割合	品目	割合
再利用資材	18%	衣服・身廻り品・はきもの	14%	染料・塗料・合成樹脂等	13%	衣服・身廻り品・はきもの	18%	自動車部品	26%	衣服・身廻り品・はきもの	15%	ゴム製品	41%	家具装備品	11%	再利用資材	18%	電気機械	11%
自動車部品	17%	電気機械	9%	再利用資材	13%	電気機械	10%	産業機械	13%	非鉄金属	9%	完成自動車	9%	家具装備品	8%	二輪自動車	6%	動植物性製造飼肥料	9%
産業機械	13%	家具装備品	7%	産業機械	12%	家具装備品	7%	完成自動車	9%	家具装備品	8%	ゴム製品	8%	染料・塗料・合成樹脂等	6%	産業機械	4%	衣服・身廻り品・はきもの	8%
染料・塗料・合成樹脂等	13%	製造食品	7%	鋼材	8%	染料・塗料・合成樹脂等	6%	ゴム製品	8%	染料・塗料・合成樹脂等	6%	染料・塗料・合成樹脂等	7%	電気機械	6%	電気機械	4%	製造食品	6%
完成自動車	9%	染料・塗料・合成樹脂等	6%	電気機械	6%	製造食品	4%	染料・塗料・合成樹脂等	7%	電気機械	6%								

4港で複数見られる品目	輸出入共通	染料・塗料・合成樹脂等、電気機械
下線は、200km以上で見られる品目と共通するもの	輸出	産業機械、再利用資材、ゴム製品、完成自動車、自動車部品
	輸入	衣服・身廻り品・はきもの、家具装備品、製造食品

<200km以上の品目内訳(上位5品目)> (%はフレートンでのシェア)

東京港・横浜港	輸出		輸入		大阪港・神戸港	輸出		輸入		名古屋港	輸出		輸入		博多港	輸出		輸入	
	品目	割合	品目	割合		品目	割合	品目	割合		品目	割合	品目	割合		品目	割合	品目	割合
ゴム製品	22%	衣服・身廻り品・はきもの	9%	染料・塗料・合成樹脂等	16%	電気機械	13%	産業機械	30%	電気機械	18%	ゴム製品	75%	動植物性製造飼肥料	19%	産業機械	4%	電気機械	15%
産業機械	17%	電気機械	8%	産業機械	12%	衣服・身廻り品・はきもの	12%	染料・塗料・合成樹脂等	18%	染料・塗料・合成樹脂等	9%	その他輸送機械	4%	水産品	10%	自動車部品	4%	その他畜産品	10%
自動車部品	10%	動植物性製造飼肥料	7%	化学薬品	8%	産業機械	8%	電気機械	6%	衣服・身廻り品・はきもの	7%	染料・塗料・合成樹脂等	2%	産業機械	5%				
電気機械	6%	産業機械	6%	自動車部品	6%	染料・塗料・合成樹脂等	7%	再利用資材	5%	製造食品	7%								
染料・塗料・合成樹脂等	6%	製材	6%	電気機械	5%	化学薬品	5%	自動車部品	5%	木製品	6%								

4港で複数見られる品目	輸出入共通	産業機械、電機機械、染料・塗料・合成樹脂等、化学薬品
下線は、200km未満で見られる品目と共通するもの	輸出	自動車部品、ゴム製品
	輸入	衣服・身廻り品・はきもの、動植物性製造飼肥料

資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（距離帯別の品目内訳）

## <参考>

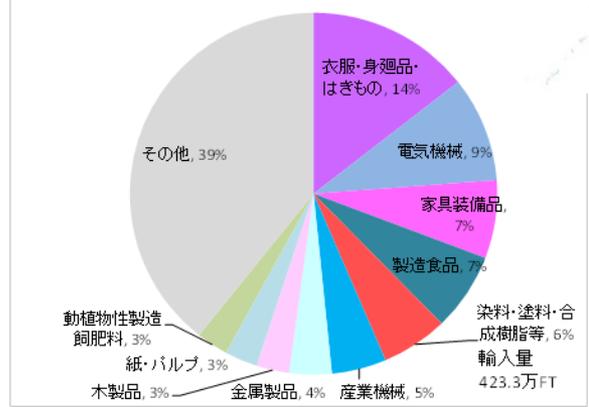
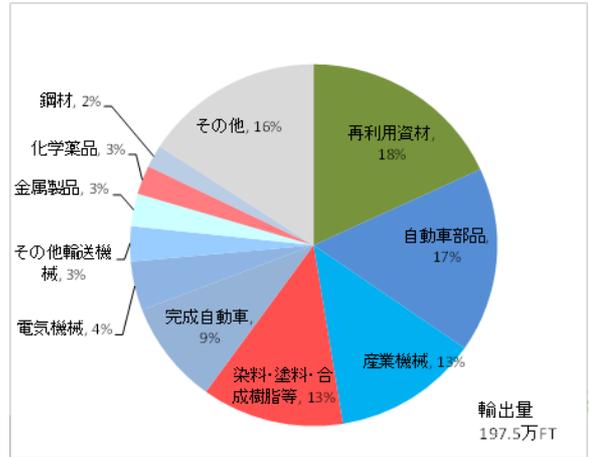
### 東京港・横浜港

図表 東京港・横浜港から生産地・消費地までの距離帯別の輸送品目の構成比(H25 東京港・横浜港利用)

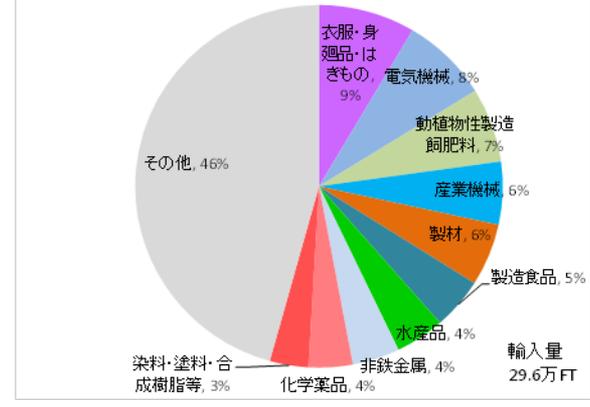
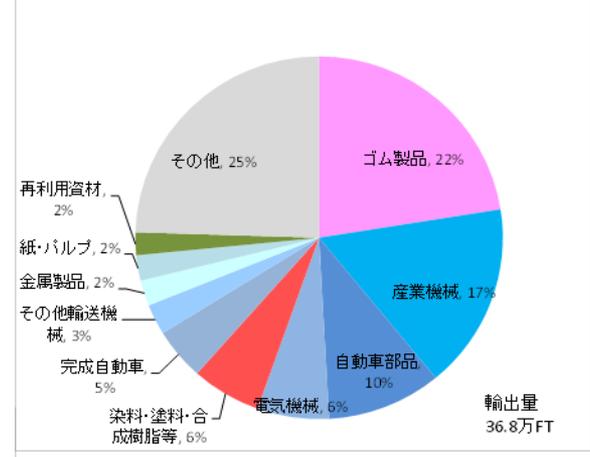
輸出

輸入

200km未満



200km以上



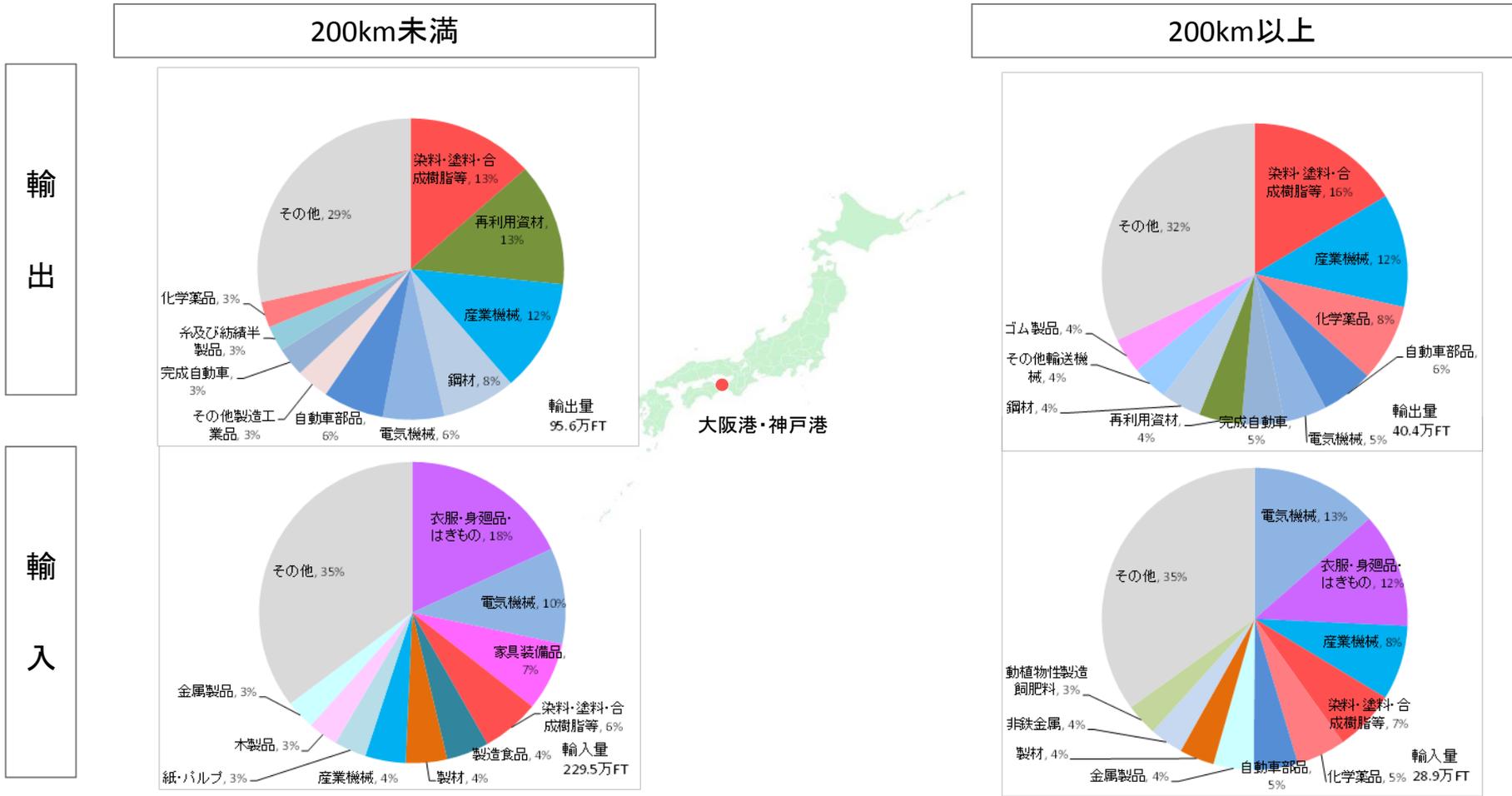
※各港湾から200km未満及び200km以上の距離帯の輸送品目上位10品目を記載  
 ※品目別の貨物量(フレートトン)の構成比  
 資料:全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（距離帯別の品目内訳）

## <参考>

### 大阪港・神戸港

図表 大阪港・神戸港から生産地・消費地までの距離帯別の輸送品目の構成比(H25 大阪港・神戸港利用)



※各港湾から200km未満及び200km以上の距離帯の輸送品目上位10品目を記載  
 ※品目別の貨物量(フレートトン)の構成比  
 資料:全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（距離帯別の品目内訳）

## <参考>

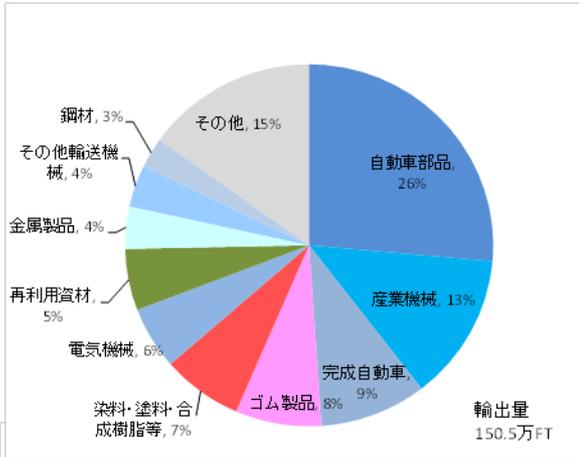
### 名古屋港

図表 名古屋港から生産地・消費地までの距離帯別の輸送品目の構成比(H25 名古屋港利用)

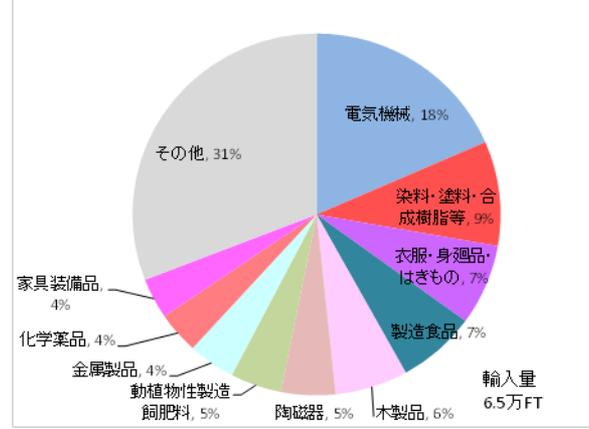
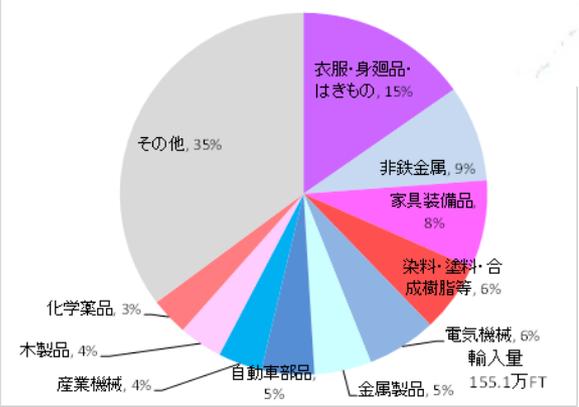
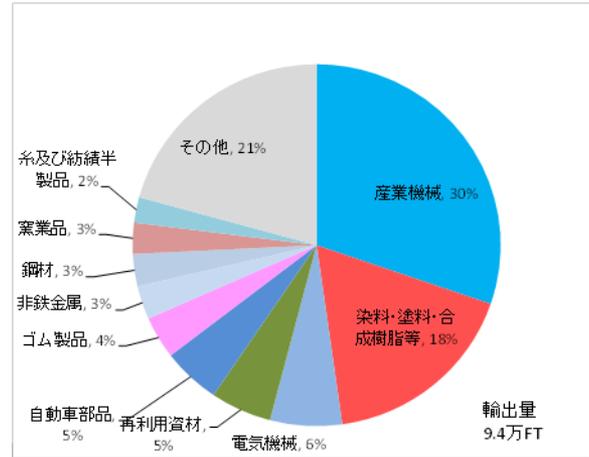
輸出

輸入

200km未満



200km以上



※各港湾から200km未満及び200km以上の距離帯の輸送品目上位10品目を記載  
 ※品目別の貨物量(フレートトン)の構成比  
 資料:全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（距離帯別の品目内訳）

## <参考>

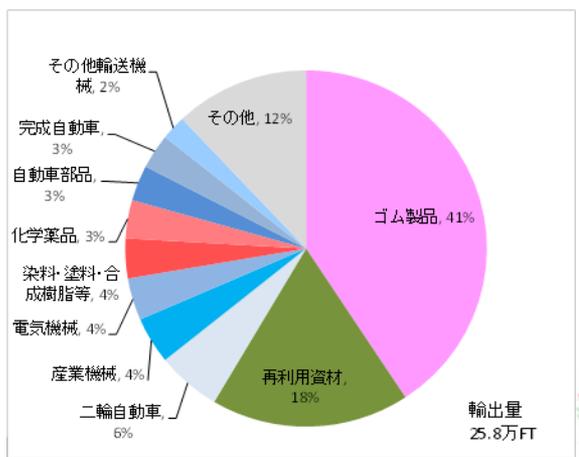
### 博多港

図表 博多港から生産地・消費地までの距離帯別の輸送品目の構成比(H25 博多港利用)

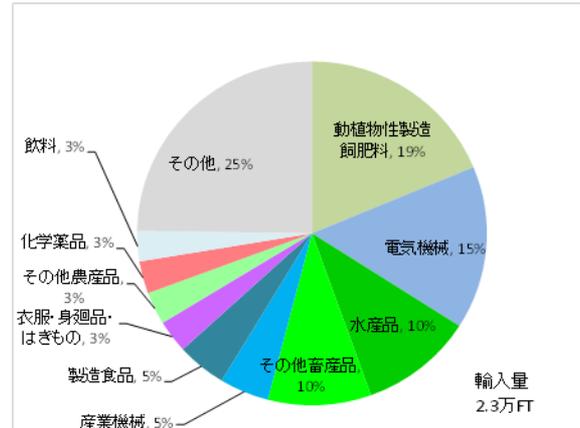
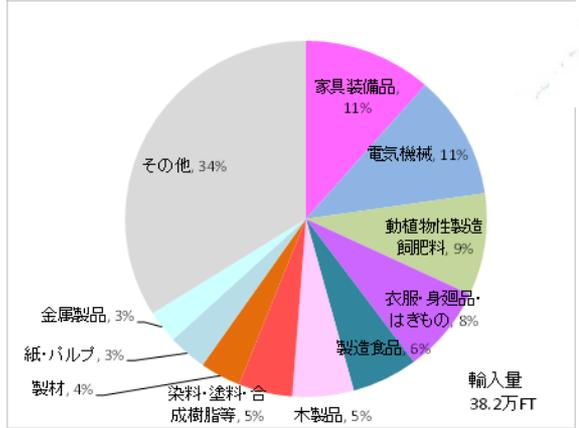
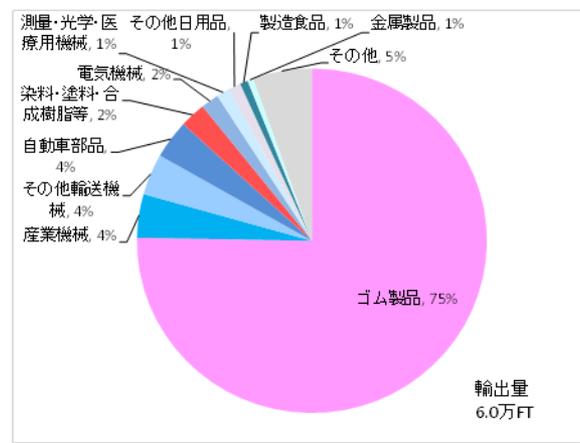
輸出

輸入

200km未満



200km以上



※各港湾から200km未満及び200km以上の距離帯の輸送品目上位10品目を記載  
 ※品目別の貨物量(フレートトン)の構成比  
 資料:全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（積み替え状況）

**【4港共通内容】**  
 輸出と輸入のコンテナ流動を見ると、  
 ・自都道府県内でのバンニング・デバンニングの割合が輸出に比べ輸入の方が高くなっている。つまり、コンテナのまま輸送されている状態が高い。  
 ・自都道府県内でバンニング・デバンニングされているコンテナのうち、40ftコンテナ(背高)の割合は、輸出の方が輸入より高くなっている。

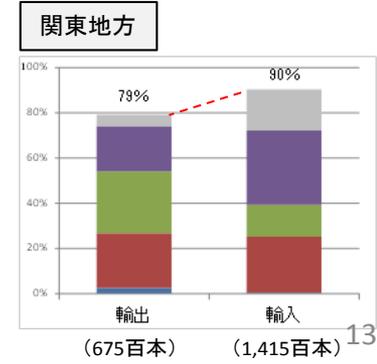
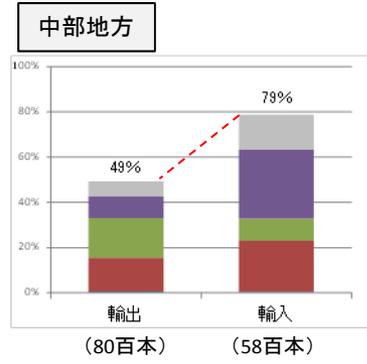
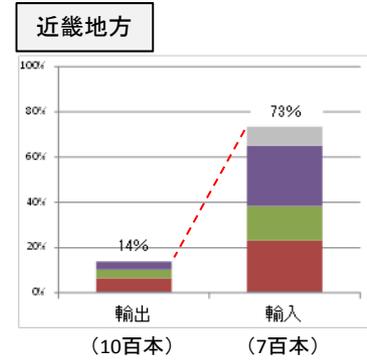
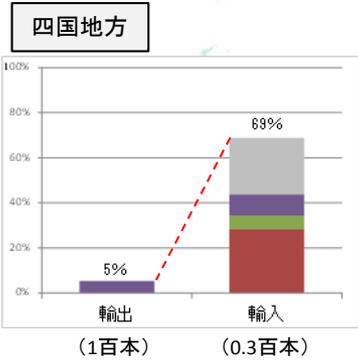
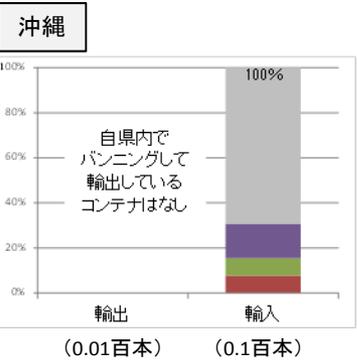
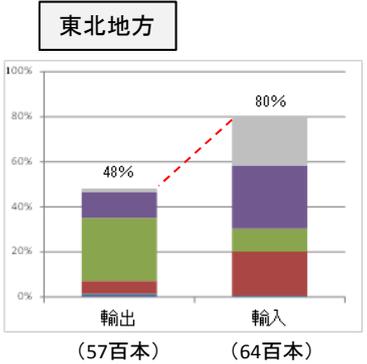
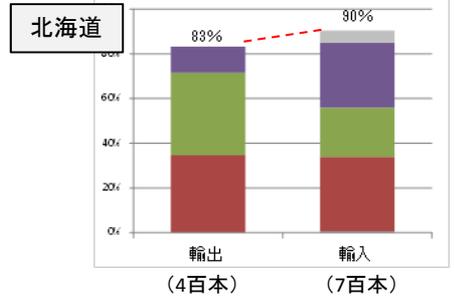
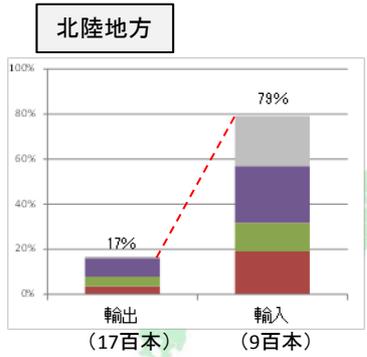
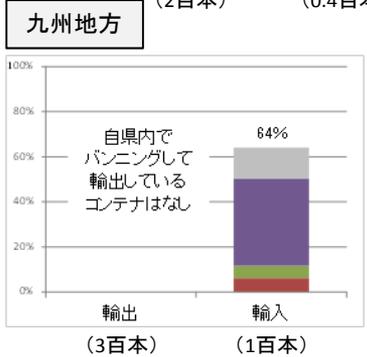
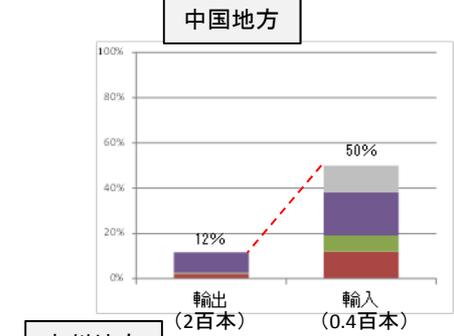
## <参考>

### 東京港・横浜港

自都道府県内でバンニング・デバンニングしている割合及びコンテナサイズ



※コンテナ本数の構成比  
 資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（平成25年11月に実施した調査（1ヶ月間調査））

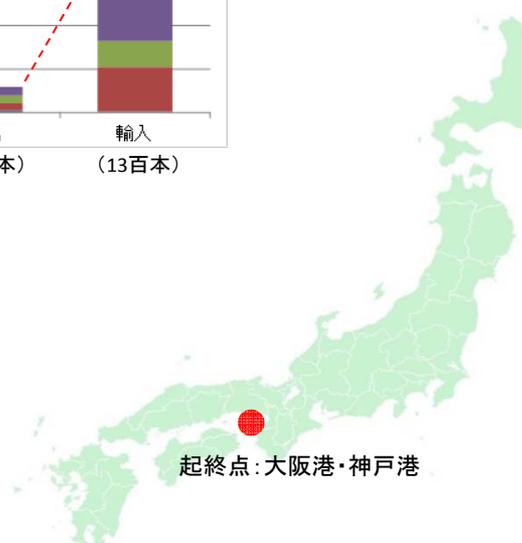


# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（積み替え状況）

## <参考>

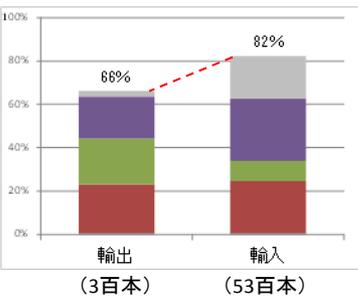
### 大阪港・神戸港

自都道府県内でバンニング・デバンニングしている割合及びコンテナサイズ

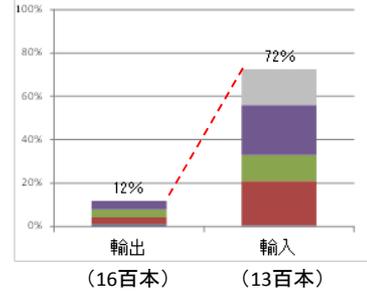


※コンテナ本数の構成比  
 資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（平成25年11月に実施した調査（1ヶ月間調査））

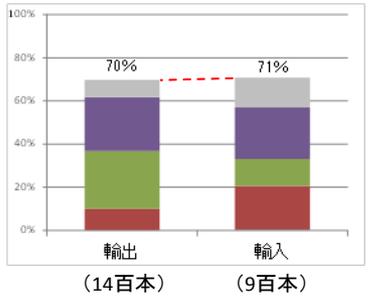
中国地方



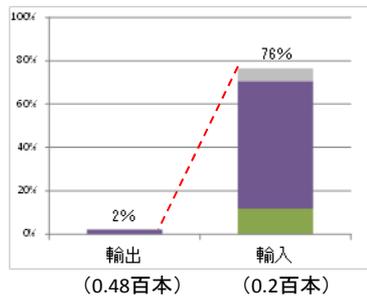
北陸地方



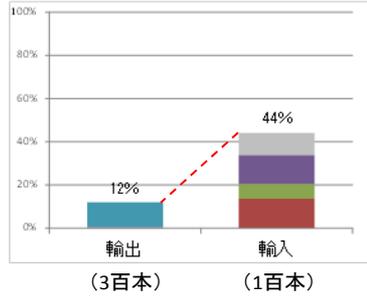
九州地方



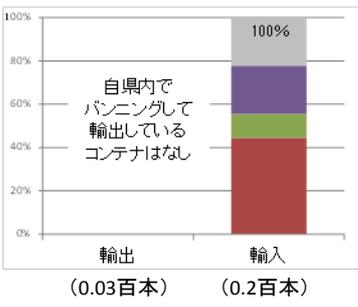
北海道



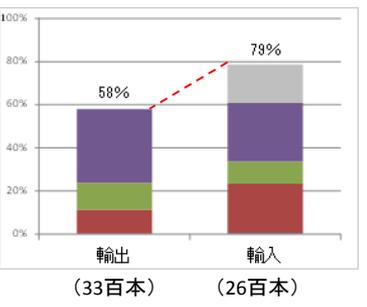
東北地方



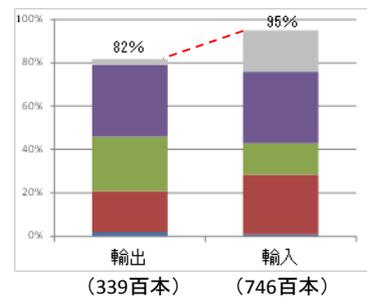
沖縄



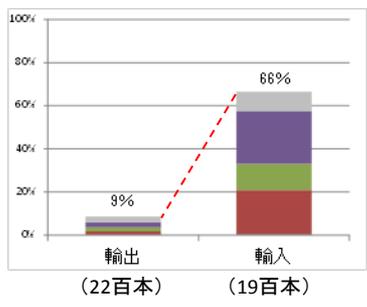
四国地方



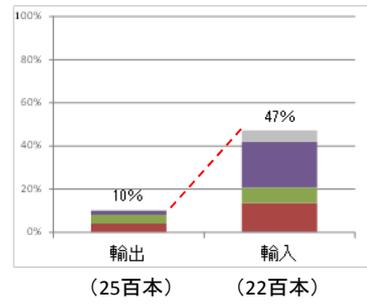
近畿地方



中部地方



関東地方

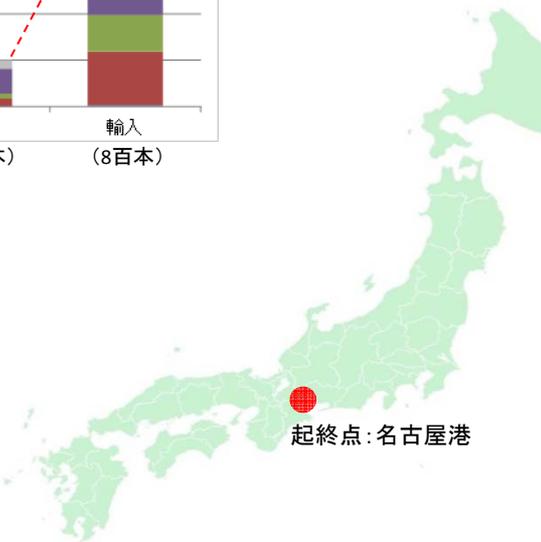
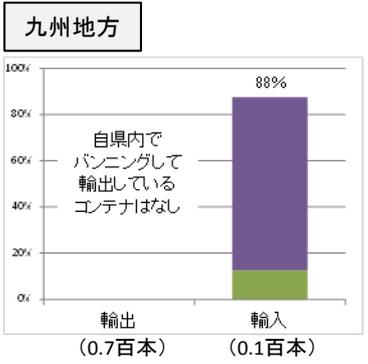
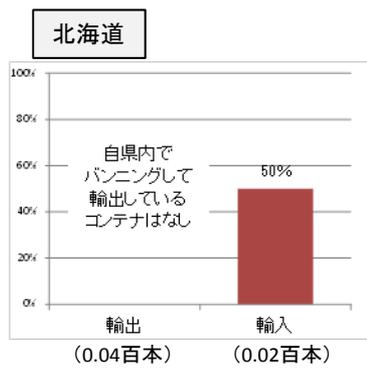
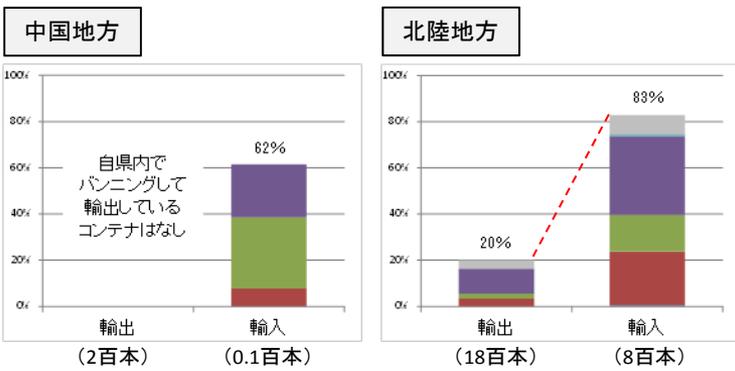


# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（積み替え状況）

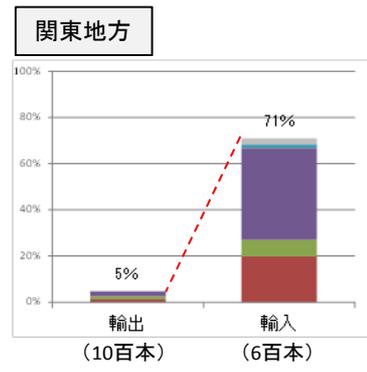
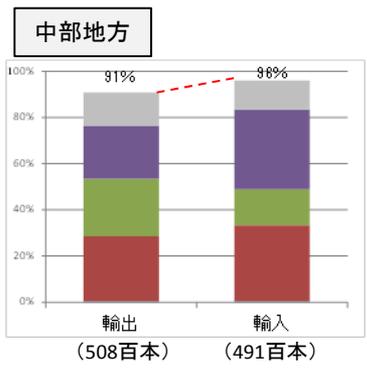
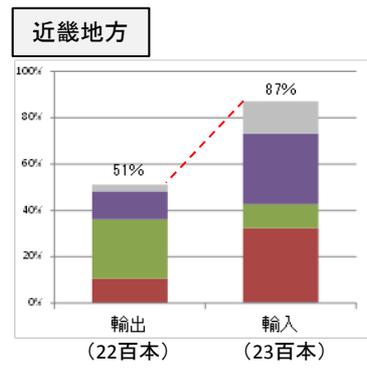
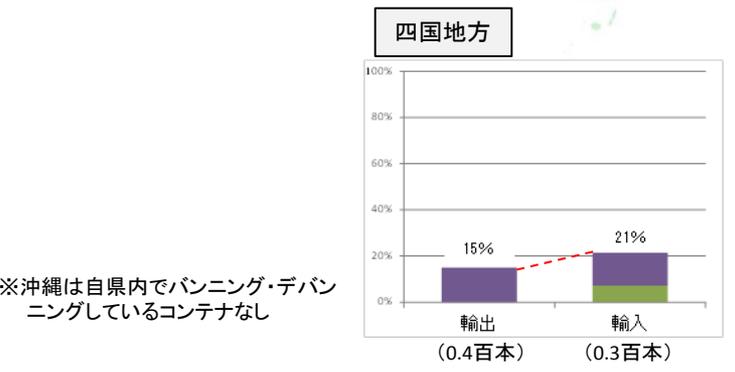
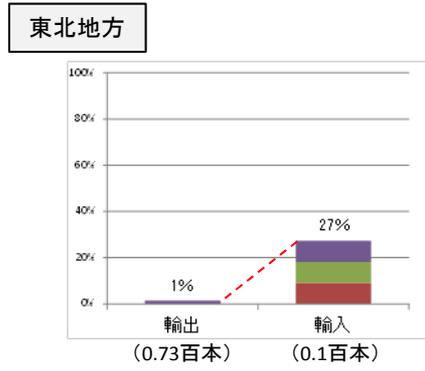
## <参考>

### 名古屋港

自都道府県内でバンニング・デバンニングしている割合及びコンテナサイズ



※コンテナ本数の構成比  
資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（平成25年11月に実施した調査（1ヶ月間調査））



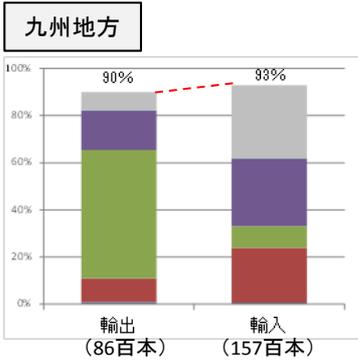
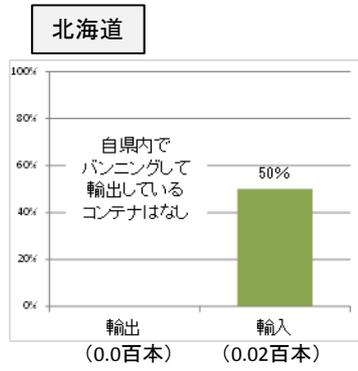
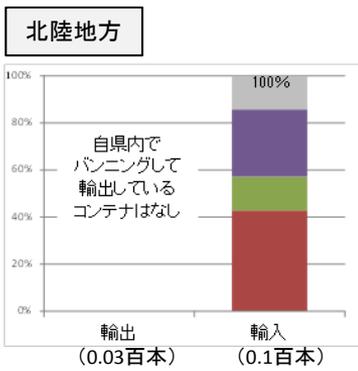
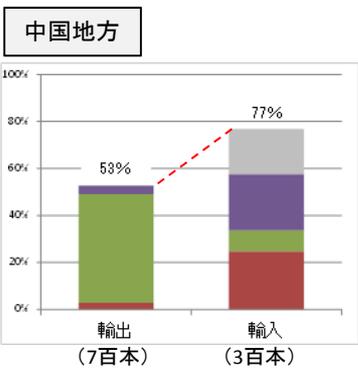
※沖縄は自県内でバンニング・デバンニングしているコンテナなし

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（積み替え状況）

## <参考>

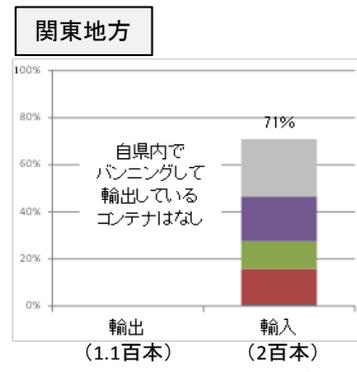
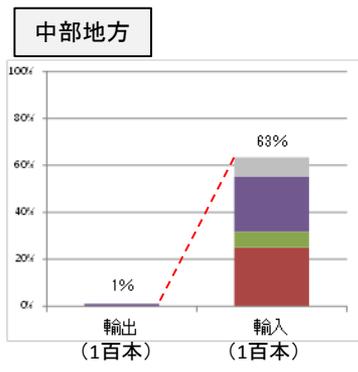
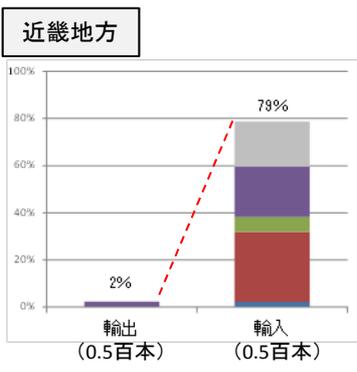
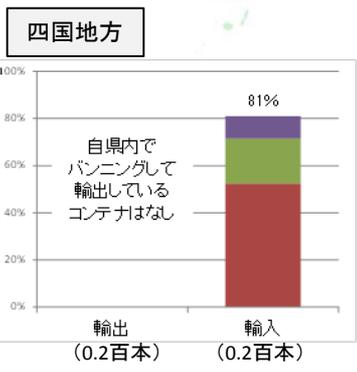
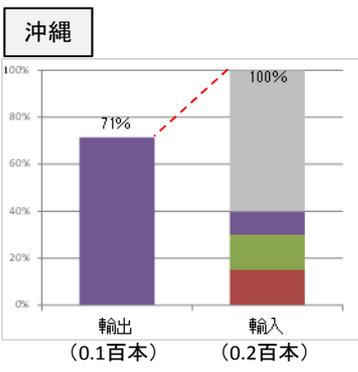
### 博多港

自都道府県内でバンニング・デバンニングしている割合及びコンテナサイズ



※コンテナ本数の構成比  
資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査))

※東北地方は自県内でバンニング・デバンニングしているコンテナなし



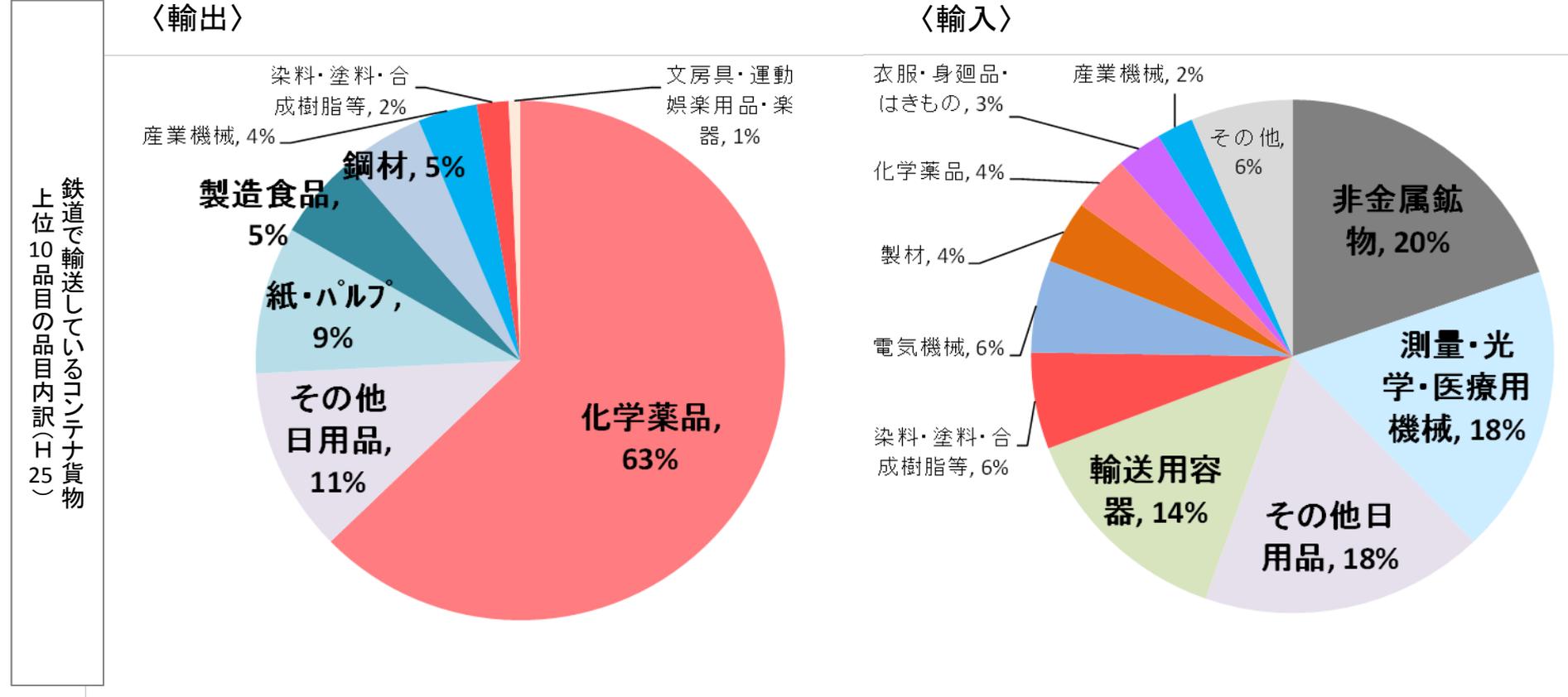
# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（鉄道輸送貨物の品目内訳）

- 鉄道で輸送されている品目をみると、輸出では化学薬品の割合が最も多く、その他日用品、紙・パルプ、製造食品、鋼材などが続く。
- 輸入では非金属鉱物の割合が最も多く、測量・光学・医療用機械、その他日用品、輸送用容器などが続く。

鉄道の輸送品目

〈輸出〉

〈輸入〉



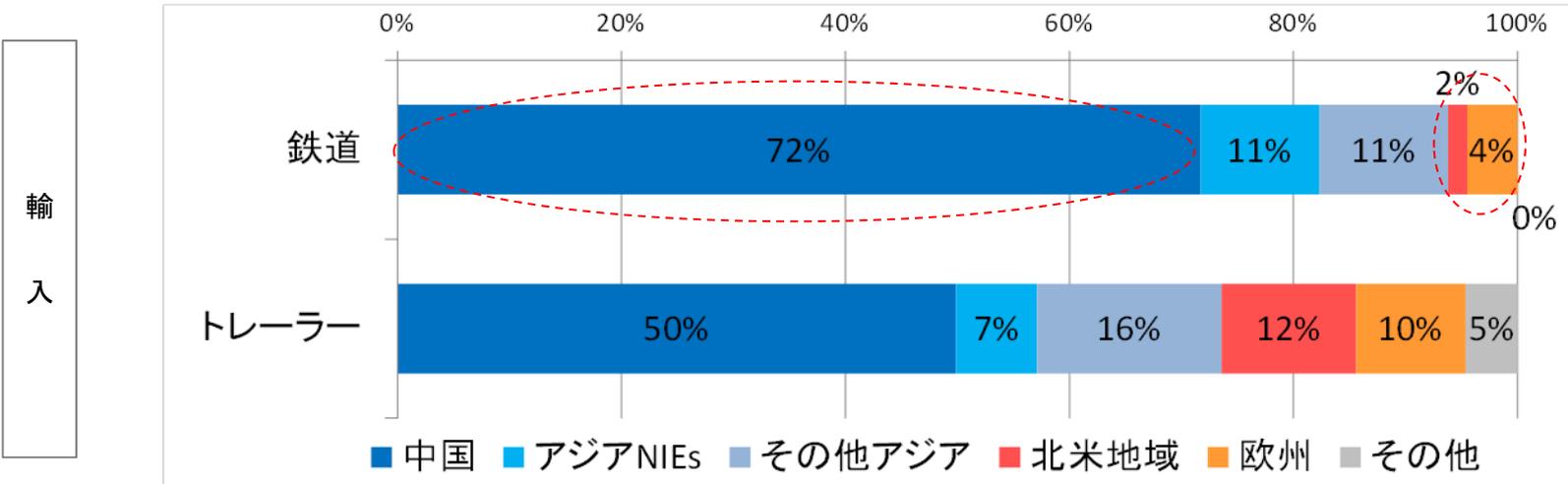
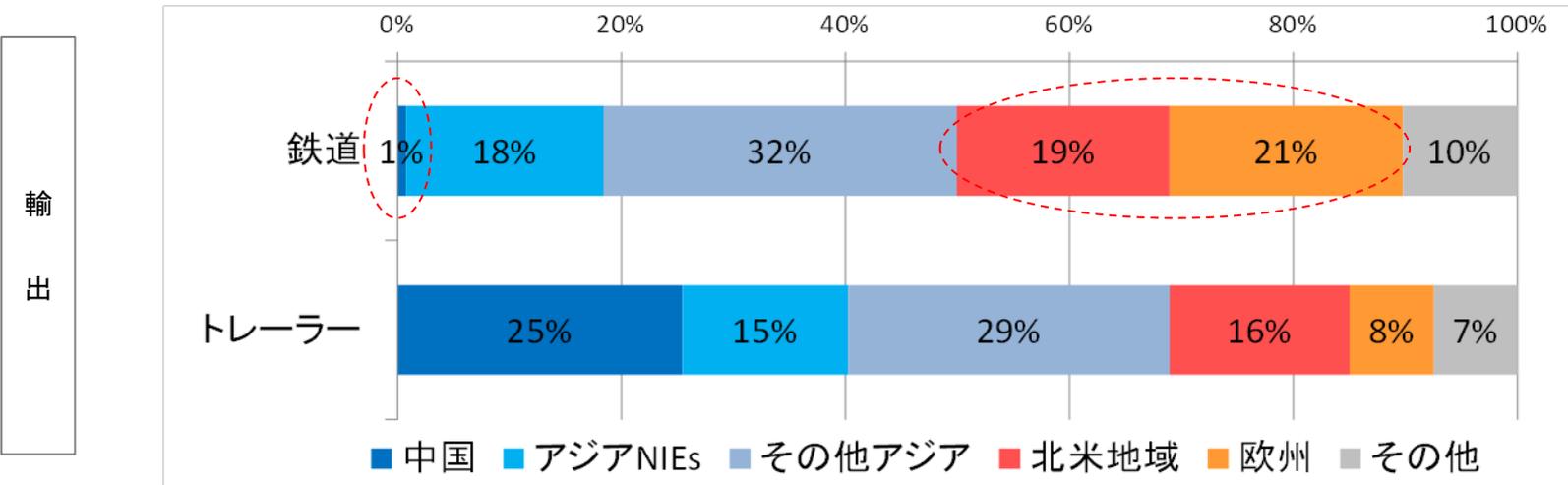
鉄道で輸送しているコンテナ貨物  
上位10品目の品目内訳(H25)

資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（平成25年11月に実施した調査（1ヶ月間調査）） ※貨物量（フレートトン）の構成比

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（輸送手段別の仕向国・原産国）

○トレーラーと鉄道を比較すると、鉄道の輸出では、中国向け貨物が少なく、欧州・北米向け貨物が多く、輸入では、中国からの貨物が多く、欧州・北米からの貨物も少なくなっている。

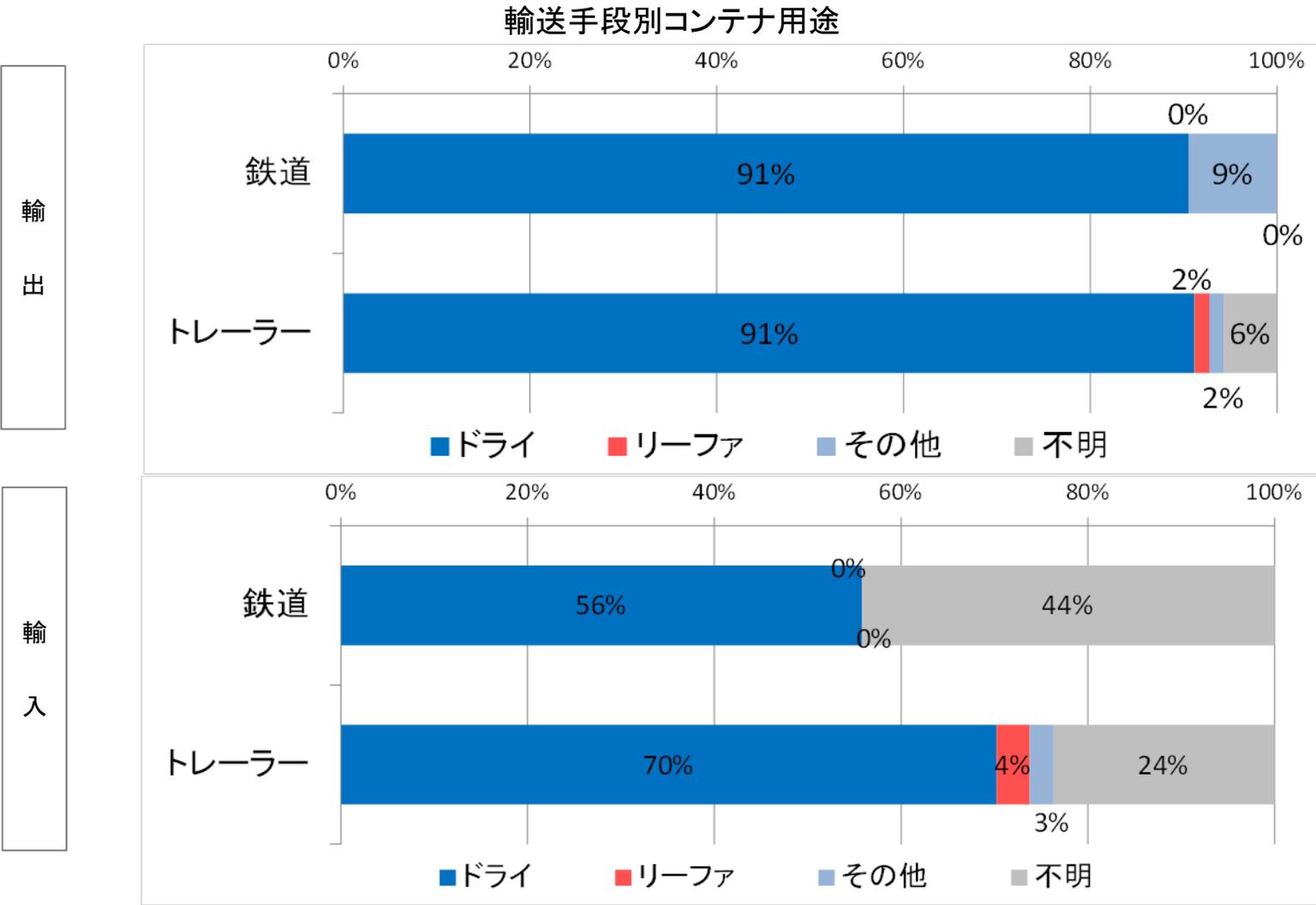
輸送手段別の仕向国(輸出)・原産国(輸入)



資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(平成25年11月に実施した調査(1ヶ月間調査)) ※貨物量(フレートトン)の構成比

# 2. 輸出入コンテナ貨物の国内流動状況（コンテナ用途）

○鉄道とトレーラーが利用するコンテナの用途を比較すると、鉄道でのリーファコンテナの利用はみられない。



資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果（平成25年11月に実施した調査（1ヶ月間調査））

※貨物量（フレートン）の構成比