

(6) 輸出コンテナ貨物の国内流動状況

全国貨物純流動調査では、調査項目の関係上、輸出貨物のうちコンテナ貨物を特定化することができない。コンテナ利用状況については調査しているが、あくまで国内輸送の部分においての利用動向を調査しているものである。従って、輸出貨物のうち出荷時からコンテナを利用している貨物、あるいは輸出港湾への輸送途上でコンテナを利用した貨物であれば輸出コンテナ貨物と特定化できるが、輸出港湾の港頭地区でコンテナ詰めされた貨物は「コンテナ利用なし」の扱いとなるため、完成車などコンテナを利用しないで輸出される貨物との区別をすることができない。

そこで、ここでの輸出コンテナ貨物とは、輸出貨物のうち国内流動でコンテナ利用が認められる貨物とする。従って、港頭地区でコンテナ詰めされる貨物は除外されることになり、また、商社などを介する間接貿易の場合には、輸出貨物ではなく国内流動貨物（注：荷受人が外国ではなく商社などになる。）として計上されている場合もあるため、本調査における輸出コンテナ貨物量は、実際の実績より過小なものとなる。

1) 輸出コンテナ貨物の背後圏

ここでは、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、北九州港の主要6港湾について、輸出コンテナ貨物の背後圏をみている。

各港湾の背後圏をみると、東京港は千葉（30.9%）、横浜港は神奈川（44.3%）を主とした関東圏が主な背後圏となっているが、東京港では長野が4.9%、横浜港では静岡が4.4%を占めるなど、ともに背後圏は関東圏以外へも広がっている。

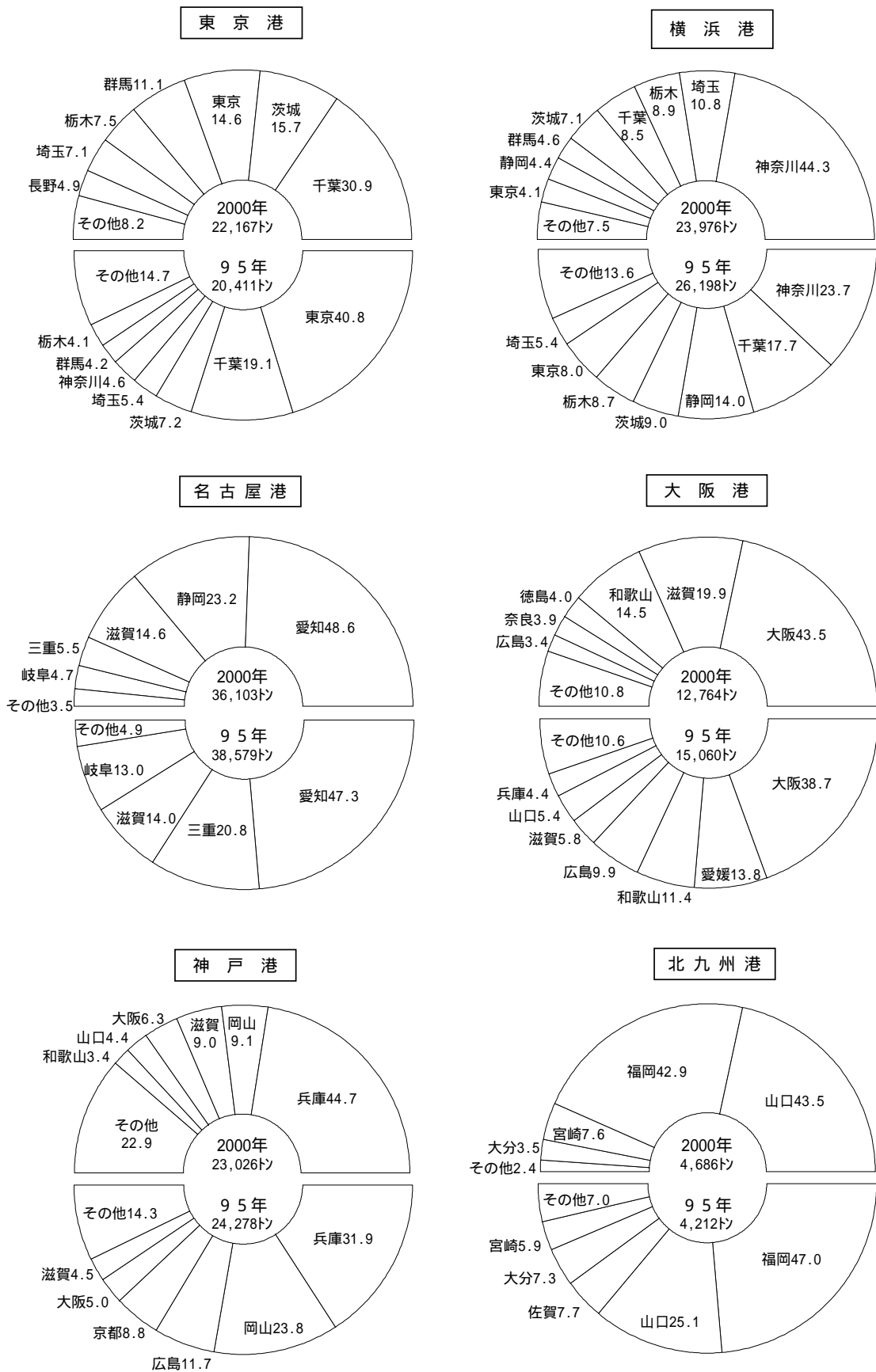
また、大阪港は大阪（43.5%）、神戸港は兵庫（44.7%）を主とした近畿圏が主な背後圏となっているが、大阪港では徳島、広島など、神戸港では岡山、山口など中四国諸県も上位に位置しており、主に西日本地域への背後圏の広がりがうかがえる。ただし、95年調査と比較すると、近畿圏以外の諸県の占める割合は小さくなっている。これは、中国・四国地方の港湾において、95年調査以降外貿コンテナ船航路の開設、増便がなされ、地元港湾を利用する割合が高まっているためと推察される（表3-3-12）。

一方、名古屋港は、愛知が48.6%を占めており、以下、静岡、滋賀からの輸出量が多く、この3県で全体の86.4%を占めており、前述の4港に比べると背後圏は比較的狭くなっている。

北九州港は九州各県と山口県が主な背後圏となっているが、なかでも福岡と山口で全体の86.4%を占めており、背後圏はこの2県に集中している（図3-3-35）。

図3 - 3 - 35 主要港湾における輸出コンテナ貨物の背後圏

(3日間調査 単位: トン, %)



注) ・ 輸出コンテナ貨物とは、輸出貨物のうち出荷時からコンテナを利用した場合および港湾までの輸送途上でコンテナを利用した場合が対象であり、港頭地区でコンテナ詰めされた貨物は対象外である。

2) 輸出コンテナ貨物の港湾選択の状況

輸出コンテナ貨物の港湾選択の状況をみると、東日本地域では総じて東京港、横浜港の利用率が高く、一方西日本地域（九州を除く）では大阪港、神戸港の利用率が高い。ただし、外貿コンテナ船航路が開設されている港湾を有する県では、地元港湾の利用割合も高くなっている。

県別にみると、北海道は地元苫小牧港の利用割合が86.8%と圧倒的に高く、東北でも青森、秋田、福島では、地元港湾（八戸港、秋田港、小名浜港）の利用率が最も高くなっている。関東では、栃木、群馬、埼玉が内陸県であること、大規模港湾である東京港、横浜港に地理的に近いことなどの理由により、この2港の利用割合が高くなっている。同じく内陸に位置する山梨、長野も、東京港、横浜港への依存度が大きい。各県が外貿コンテナ取扱港湾を有する北陸では、東京港、横浜港、神戸港、名古屋港など大規模港湾に利用率が分散する中で、富山では地元伏木富山港の利用率が最も高くなっているが、他の県は大規模港湾に大きく依存している。中部では、名古屋港の依存度が高く、愛知、岐阜では名古屋港の利用割合が90%以上である。一方で、静岡は地元清水港の利用率が51.1%を占め、三重も名古屋港に次いで四日市港が28.7%を占めている。近畿では、神戸港、大阪港の利用割合が圧倒的に高いが、滋賀では名古屋港の利用割合が51.0%を占めている。四国では、神戸港の利用割合が高いものの、徳島では小松島港、香川では高松港など地元港湾の利用もみられる。中国では、地元港湾の利用割合が比較的高くなっており、神戸港に近い岡山では神戸港の利用割合が最も高いが、地元水島港の利用割合も32.5%ある。また、広島では広島港、岩国港、山口では徳山下松港、岩国港が上位を占め、神戸港、大阪港への依存度は低くなっている。九州では、福岡県をはじめとして博多港と北九州港の利用率が高い県が多いが、大分では大分港が52.4%、宮崎では細島港が77.1%を占め、地元港湾が第1位となっている（表3-3-12）。

なお、地元港湾の利用には航路と寄港頻度が限られる場合が多く、調査期間と出荷のタイミングなどの要因により、県ごとにみるとばらつきが見られる。しかし、全体で見ると、大規模港湾への依存が高い県が圧倒的に多い一方で、外貿コンテナ航路が開設されている港湾を有する県では地元港湾の利用が比較的高く、地元港湾の利用率が最も高い県も多くなってきているなど、地元港湾利用の比率が高まっている傾向がうかがえる。

輸出コンテナ貨物における5大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）の利用率をみると、90年調査では88.1%、95年調査では86.3%であったが、2000年調査では70.0%にまで低下している。参考までに、全国輸出入コンテナ貨物流動調査における5大港のシェアをみると、93年調査の88.7%から98年調査では80.7%へやはり低下しており、近年の地方港湾における相次ぐコンテナ航路開設、増便を背景に、利用港湾の地方分散化傾向がうかがえる。また、全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果に比べ、純流動調査の方が5大港シェアが小さいのは、純流動調査で輸出コンテナ貨物としてカウントしていない港頭地区でコンテナ詰めされる貨物の場合、5大港など大規模港湾で取り扱われている比率が高いためと推察される。

表3 - 3 - 12 発都道府県別にみた輸出コンテナ貨物の港湾選択の状況背後圏(1)
(3日間調査 単位:トン,%)

発 県	出荷量	1位		2位		3位		4位	
		港 湾	構成比	港 湾	構成比	港 湾	構成比	港 湾	構成比
北海道	(2000年)	2,401	苫小牧 86.8%	石狩湾新	9.3%	東 京	4.0%		
	(95年)	599	苫小牧 91.3%	東 京	4.2%	横 浜	2.5%	その他	2.0%
青 森	(2000年)	1,381	八 戸 100.0%						
	(95年)	932	東 京 68.2%	八 戸	30.2%	横 浜	1.5%		
岩 手	(2000年)	79	東 京 54.2%	横 浜	45.8%				
	(95年)	249	東 京 77.7%	横 浜	22.3%				
宮 城	(2000年)	147	東 京 51.6%	仙台塩釜	40.0%	大 阪	8.4%		
	(95年)	492	東 京 72.0%	神 戸	10.2%	横 浜	9.5%	その他	8.3%
秋 田	(2000年)	1,029	秋 田 96.0%	東 京	3.5%	横 浜	0.5%		
	(95年)	0							
山 形	(2000年)	2,847	新 潟 94.7%	東 京	4.0%	横 浜	1.3%		
	(95年)	380	横 浜 66.7%	東 京	33.3%				
福 島	(2000年)	1,110	小名浜 61.5%	横 浜	13.1%	日 立	11.8%	その他	13.6%
	(95年)	976	横 浜 63.2%	東 京	34.3%	神 戸	2.4%		
茨 城	(2000年)	5,197	東 京 67.1%	横 浜	32.6%	下 関	0.2%	千 葉	0.1%
	(95年)	3,834	横 浜 61.5%	東 京	38.3%	その他	0.2%		
栃 木	(2000年)	3,786	横 浜 56.2%	東 京	43.8%				
	(95年)	3,206	横 浜 71.5%	東 京	25.9%	名 古 屋	1.4%	その他	1.2%
群 馬	(2000年)	3,549	東 京 69.1%	横 浜	30.9%				
	(95年)	1,770	横 浜 51.1%	東 京	48.9%				
埼 玉	(2000年)	4,180	横 浜 62.2%	東 京	37.5%	川 崎	0.3%		
	(95年)	2,721	横 浜 51.6%	東 京	40.4%	新 潟	8.0%		
千 葉	(2000年)	12,349	東 京 55.5%	千 葉	28.0%	横 浜	16.4%		
	(95年)	8,537	横 浜 54.4%	東 京	45.6%				
東 京	(2000年)	5,005	東 京 64.5%	横 浜	19.5%	名 古 屋	10.6%	その他	5.4%
	(95年)	10,413	東 京 79.9%	横 浜	20.0%	その他	0.1%		
神奈川	(2000年)	12,559	横 浜 84.5%	川 崎	11.5%	東 京	4.0%		
	(95年)	7,144	横 浜 86.8%	東 京	13.1%	その他	0.1%		
新 潟	(2000年)	1,499	神 戸 27.8%	東 京	26.7%	横 浜	25.7%	その他	19.8%
	(95年)	1,032	東 京 42.3%	横 浜	40.7%	新 潟	16.5%	その他	0.5%
富 山	(2000年)	567	伏木富山 51.2%	神 戸	24.1%	名 古 屋	10.3%	その他	14.4%
	(95年)	581	伏木富山 75.5%	神 戸	17.2%	名 古 屋	7.2%		
石 川	(2000年)	579	神 戸 49.1%	大 阪	41.7%	横 浜	6.4%	名 古 屋	2.8%
	(95年)	86	神 戸 56.0%	名 古 屋	44.0%				
福 井	(2000年)	572	名 古 屋 42.3%	神 戸	39.9%	横 浜	8.4%	その他	9.4%
	(95年)	592	名 古 屋 43.1%	神 戸	42.5%	敦 賀	10.4%	その他	4.0%
山 梨	(2000年)	922	東 京 45.2%	川 崎	34.3%	横 浜	19.6%	大 阪	0.9%
	(95年)	919	東 京 45.4%	横 浜	33.6%	清 水	21.0%		
長 野	(2000年)	2,021	東 京 53.8%	横 浜	36.6%	名 古 屋	9.6%		
	(95年)	1,524	横 浜 42.8%	名 古 屋	37.0%	東 京	11.8%	その他	8.4%
岐 阜	(2000年)	1,833	名 古 屋 92.2%	大 阪	4.3%	神 戸	3.5%		
	(95年)	5,374	名 古 屋 93.1%	神 戸	6.7%	その他	0.3%		
静 岡	(2000年)	19,679	清 水 51.1%	名 古 屋	42.6%	横 浜	5.3%	その他	0.9%
	(95年)	9,108	清 水 52.4%	横 浜	40.2%	名 古 屋	6.2%	その他	1.2%
愛 知	(2000年)	18,030	名 古 屋 97.2%	神 戸	1.0%	清 水	0.9%	その他	0.8%
	(95年)	18,696	名 古 屋 97.5%	神 戸	1.5%	その他	1.0%		
三 重	(2000年)	2,935	名 古 屋 67.1%	四日市	28.7%	大 阪	2.7%	神 戸	1.4%
	(95年)	9,281	名 古 屋 86.5%	四日市	11.2%	大 阪	1.9%	その他	0.4%

輸出コンテナ貨物：輸出貨物のうち、発事業所から輸出港湾までの輸送途上でコンテナを利用した
輸出貨物が対象であり、港頭地区でコンテナ詰めされた貨物は対象外である。

注： 印の付いている県は、外貿コンテナ航路が開設されている港湾を有する県であり、このうち
印の付いている県は、95年調査以後に航路開設された港湾を有する県である。

表3 - 3 - 12 発都道府県別にみた輸出コンテナ貨物の港湾選択の状況背後圏(2)
(3日間調査 単位:トン,%)

発 県	出荷量	1位		2位		3位		4位		
		港 湾	構成比	港 湾	構成比	港 湾	構成比	港 湾	構成比	
滋 賀	(2000年)	10,312	名古屋	51.0%	大 阪	24.7%	神 戸	20.1%	その他	4.2%
	(95年)	7,468	名古屋	72.5%	神 戸	14.8%	大 阪	11.7%	その他	1.0%
京 都	(2000年)	581	神 戸	56.6%	名古屋	26.7%	大 阪	16.7%		
	(95年)	2,702	神 戸	79.0%	名古屋	12.8%	大 阪	5.6%	その他	2.6%
大 阪	(2000年)	7,014	大 阪	79.2%	神 戸	20.8%				
	(95年)	7,059	大 阪	82.5%	神 戸	17.1%	その他	0.4%		
兵 庫	(2000年)	10,439	神 戸	98.7%	大 阪	1.3%				
	(95年)	8,542	神 戸	90.6%	大 阪	7.8%	横 浜	0.9%	その他	0.7%
奈 良	(2000年)	1,197	神 戸	46.8%	大 阪	41.6%	四日市	6.6%	名古屋	5.0%
	(95年)	290	大 阪	95.7%	神 戸	4.3%				
和歌山	(2000年)	2,752	大 阪	67.2%	神 戸	28.8%	和歌山下津	2.9%	清 水	1.1%
	(95年)	2,071	大 阪	82.9%	神 戸	17.1%				
鳥 取	(2000年)	169	神 戸	100.0%						
	(95年)	15	神 戸	100.0%						
島 根	(2000年)	28	北九州	100.0%						
	(95年)	123	下 関	42.9%	神 戸	36.8%	博 多	20.3%		
岡 山	(2000年)	3,230	神 戸	65.1%	水 島	32.5%	大 阪	2.1%	名古屋	0.3%
	(95年)	6,393	神 戸	90.4%	大 阪	6.9%	東 京	2.3%	その他	0.4%
広 島	(2000年)	3,105	広 島	27.3%	岩 国	20.8%	神 戸	18.2%	その他	33.7%
	(95年)	6,342	神 戸	44.9%	広 島	25.5%	大 阪	23.4%	その他	6.2%
山 口	(2000年)	8,094	徳山下松	26.1%	北九州	25.2%	岩 国	23.3%	その他	25.4%
	(95年)	5,186	岩 国	50.2%	北九州	20.4%	大 阪	15.7%	その他	13.7%
徳 島	(2000年)	1,059	大 阪	48.1%	神 戸	37.5%	小松島	14.4%		
	(95年)	325	大 阪	82.4%	神 戸	17.6%	その他	0.0%		
香 川	(2000年)	606	神 戸	78.0%	高 松	13.5%	大 阪	8.6%		
	(95年)	104	神 戸	74.5%	大 阪	25.5%				
愛 媛	(2000年)	656	神 戸	100.0%						
	(95年)	3,038	大 阪	68.3%	神 戸	23.5%	今 治	8.2%		
高 知	(2000年)	0								
	(95年)	415	神 戸	98.5%	大 阪	1.5%				
福 岡	(2000年)	7,665	博 多	65.0%	北九州	26.3%	下 関	4.2%	その他	4.5%
	(95年)	2,799	北九州	70.7%	博 多	28.3%	大 阪	0.8%	その他	0.2%
佐 賀	(2000年)	904	博 多	96.6%	横 浜	2.0%	大 阪	1.5%		
	(95年)	637	北九州	50.9%	博 多	47.2%	下 関	1.9%		
長 崎	(2000年)	43	神 戸	57.2%	北九州	23.5%	博 多	19.2%		
	(95年)	166	博 多	85.6%	神 戸	8.9%	北九州	5.5%		
熊 本	(2000年)	3,305	博 多	91.3%	神 戸	6.6%	北九州	2.1%		
	(95年)	561	博 多	64.6%	北九州	23.9%	下 関	11.5%		
大 分	(2000年)	1,307	大 分	52.4%	博 多	21.0%	北九州	12.7%	その他	13.9%
	(95年)	528	北九州	58.5%	博 多	24.7%	大 分	10.0%	その他	6.8%
宮 崎	(2000年)	1,575	細 島	77.1%	北九州	22.7%	神 戸	0.2%		
	(95年)	283	北九州	88.2%	神 戸	11.8%				
鹿 児 島	(2000年)	0								
	(95年)	868	志布志	96.1%	大 阪	3.9%				
沖 縄	(2000年)	325	那 覇	100.0%						
	(95年)	0								
合 計	(2000年)	168,624	名古屋	21.4%	横 浜	14.2%	神 戸	13.7%	その他	50.7%
	(95年)	144,361	名古屋	26.7%	横 浜	18.1%	神 戸	16.8%	その他	38.4%

輸出コンテナ貨物：輸出貨物のうち、発事業所から輸出港湾までの輸送途上でコンテナを利用した
輸出貨物が対象であり、港頭地区でコンテナ詰めされた貨物は対象外である。

注： 印の付いている県は、外貿コンテナ航路が開設されている港湾を有する県であり、このうち
印の付いている県は、95年調査以後に航路開設された港湾を有する県である。

3) 規格別にみた輸出コンテナ貨物量

輸出コンテナ貨物量をコンテナの規格別にみると、20フィートコンテナの利用が全体の38.4%を占め、40フィート他のコンテナは32.9%であり、20フィートと40フィート他の利用割合が概ね1:1となっている。なお、近年取り扱いが増えている背高コンテナの利用割合は2.6%となっている(図3-3-36)。ちなみに、港湾統計による5大港実績をみると、20フィートと40フィート他の比率は、概ね1:2となっている(表3-3-13)。この比率に差がみられるのは、前述したように港頭地区でコンテナ詰めされた貨物が集計対象から除外されていることが、要因の1つと考えられる。

次に、輸出コンテナ貨物の国内流動における高速道路の利用状況をみると、輸出コンテナ貨物全体では、23.4%の利用率となっている。これをコンテナの規格別にみると、20フィートコンテナでは26.6%の利用率であるが、40フィートコンテナ他では17.8%とやや利用率が低くなり、背高コンテナではわずか2.5%の利用にとどまっている。

ちなみに、3日間調査の全流動量における高速道路利用率(重量ベース)は、一車貸切(トレーラーを含む)で16.2%であるから、輸出コンテナ貨物の場合、他の貨物に比べて高速道路利用率は高いという結果になる(図3-3-37)。

さらに、港湾までの輸送距離と高速道路利用の関係をみるために、東京港・横浜港と神戸港・大阪港を例に取り、背後圏別に高速道路の利用状況をみると、東京港・横浜港

図3-3-36 コンテナ規格別輸出コンテナ貨物量

(3日間調査 単位: %)

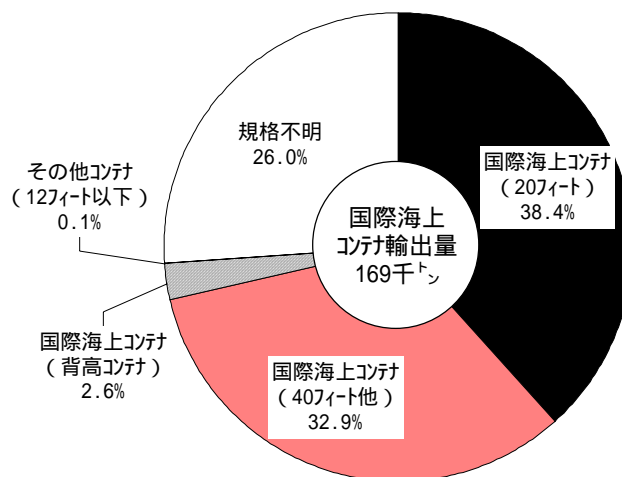


表3-3-13 国際海上コンテナ(輸出)の規格別割合

	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
20ft	27.3%	32.8%	27.3%	39.9%	35.4%
40ft他	72.7%	67.2%	72.7%	60.1%	64.6%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料: 各港の港湾統計による(20フィートコンテナ換算個数ベース)
東京港は輸出入合計での割合

では、20フィートコンテナ、40フィートコンテナ他ともに、輸送が近距離である首都圏（東京、神奈川、千葉、埼玉）発の貨物では20%以下の利用率であるのに対し、首都圏以外の地域からの貨物の場合、高速道路利用率は50%を超えている。一方、神戸港・大阪港においても、東京港・横浜港ほどではないが、阪神圏（大阪、兵庫）発の貨物よりも、阪神圏以外の地域発の貨物の方が高速道路利用率が高くなっており、輸出コンテナ貨物においては、港湾へのアクセスが長距離になると高速道路利用率が高くなるという傾向が示されている（図3-3-38）。

図3-3-37 輸出コンテナの規格別に見た高速道路利用状況

（3日間調査 単位：%）

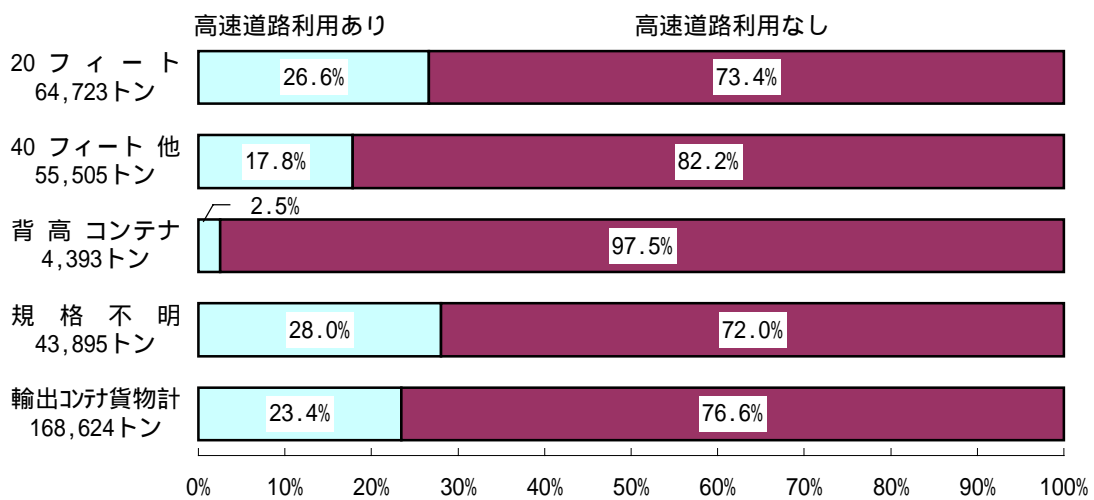
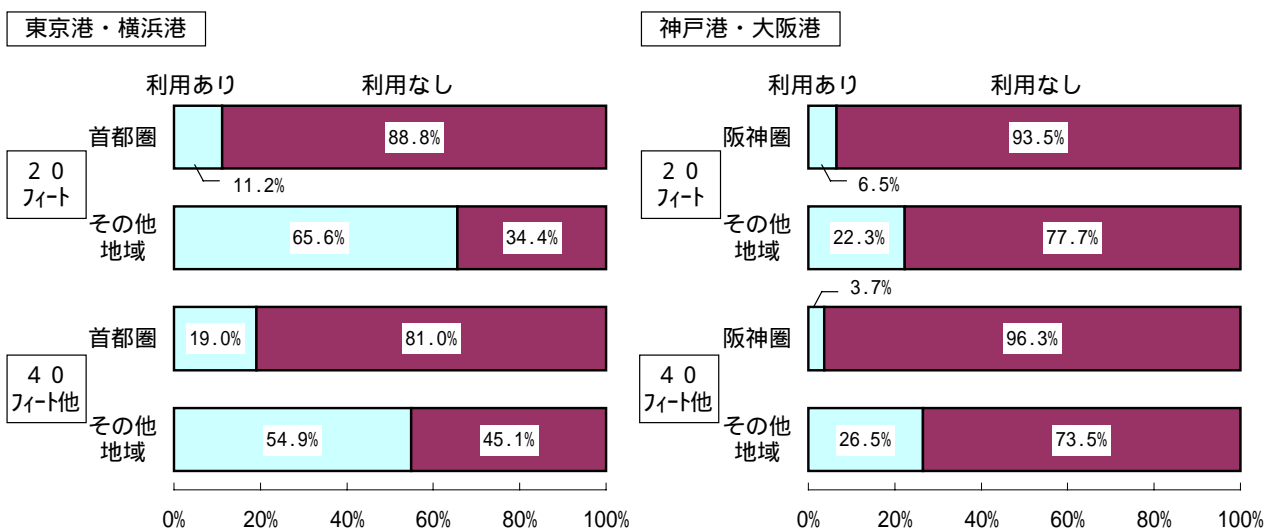


図3-3-38 港湾背後圏別コンテナ規格別に見た高速道路利用状況

（3日間調査 単位：%）



注：首都圏 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県 阪神圏 大阪府、兵庫県