

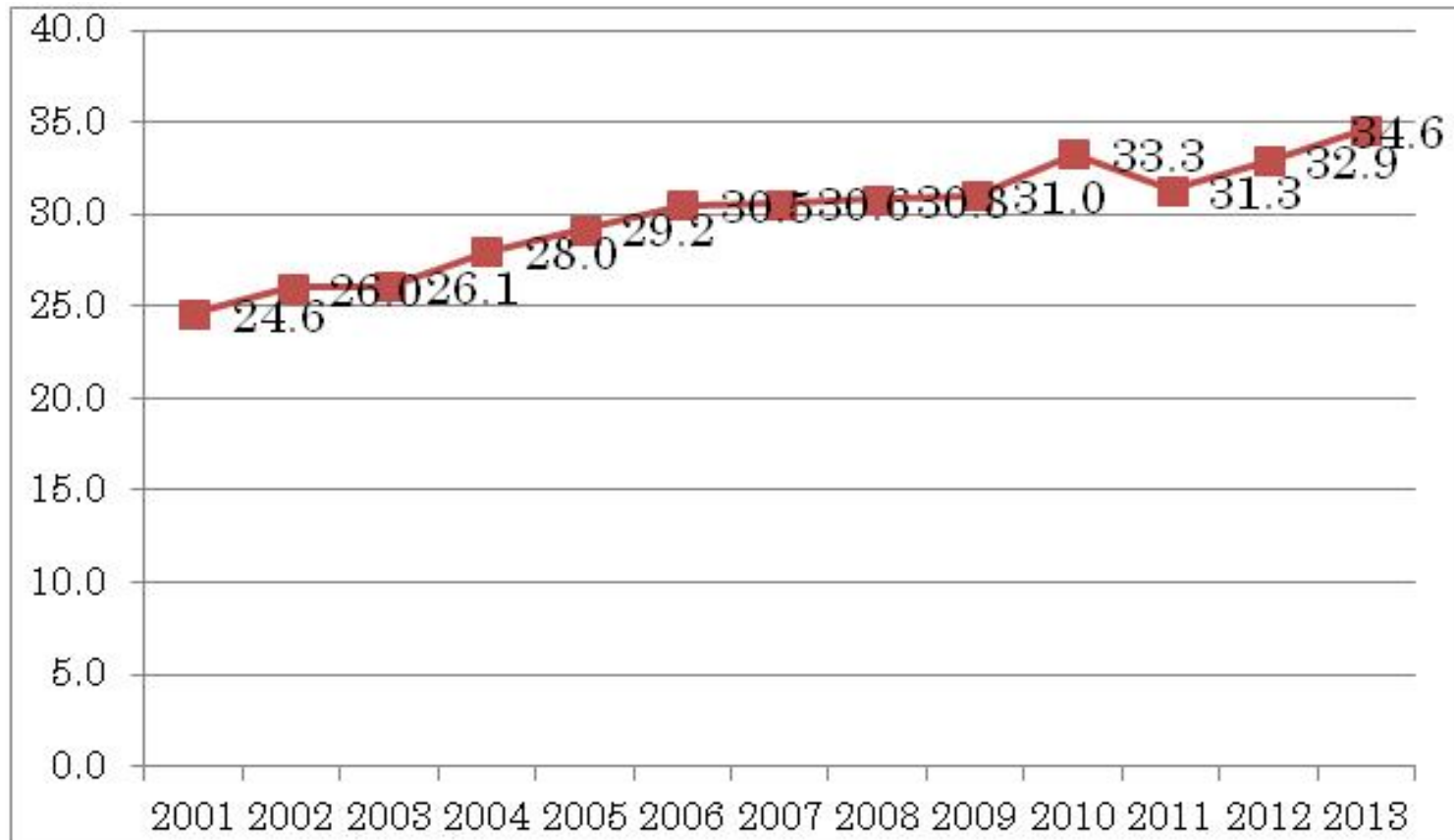
国際物流における
鉄道貨物輸送の利用促進について

別冊資料



平成26年9月30日
日本貨物鉄道株式会社

(1) 海外生産比率の増大



(出所) 国際協力銀行「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」2013年11月
図1 製造業の海外生産比率(単位 %)

(2) アセアンからの輸入の拡大

表1 中期的(今後3年程度)有望
事業展開国

2013年	2012年	国名
1	3	インドネシア
2	2	インド
3	4	タイ
4	1	中国
5	5	ベトナム
6	6	ブラジル
7	7	メキシコ
8	10	ミャンマー
9	8	ロシア
10	9	米国

(出所)国際協力銀行「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」2013年11月

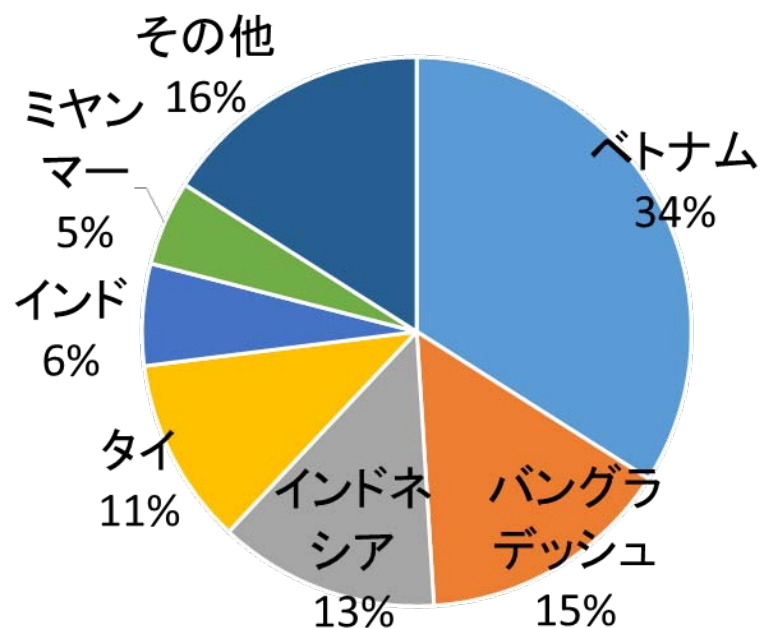
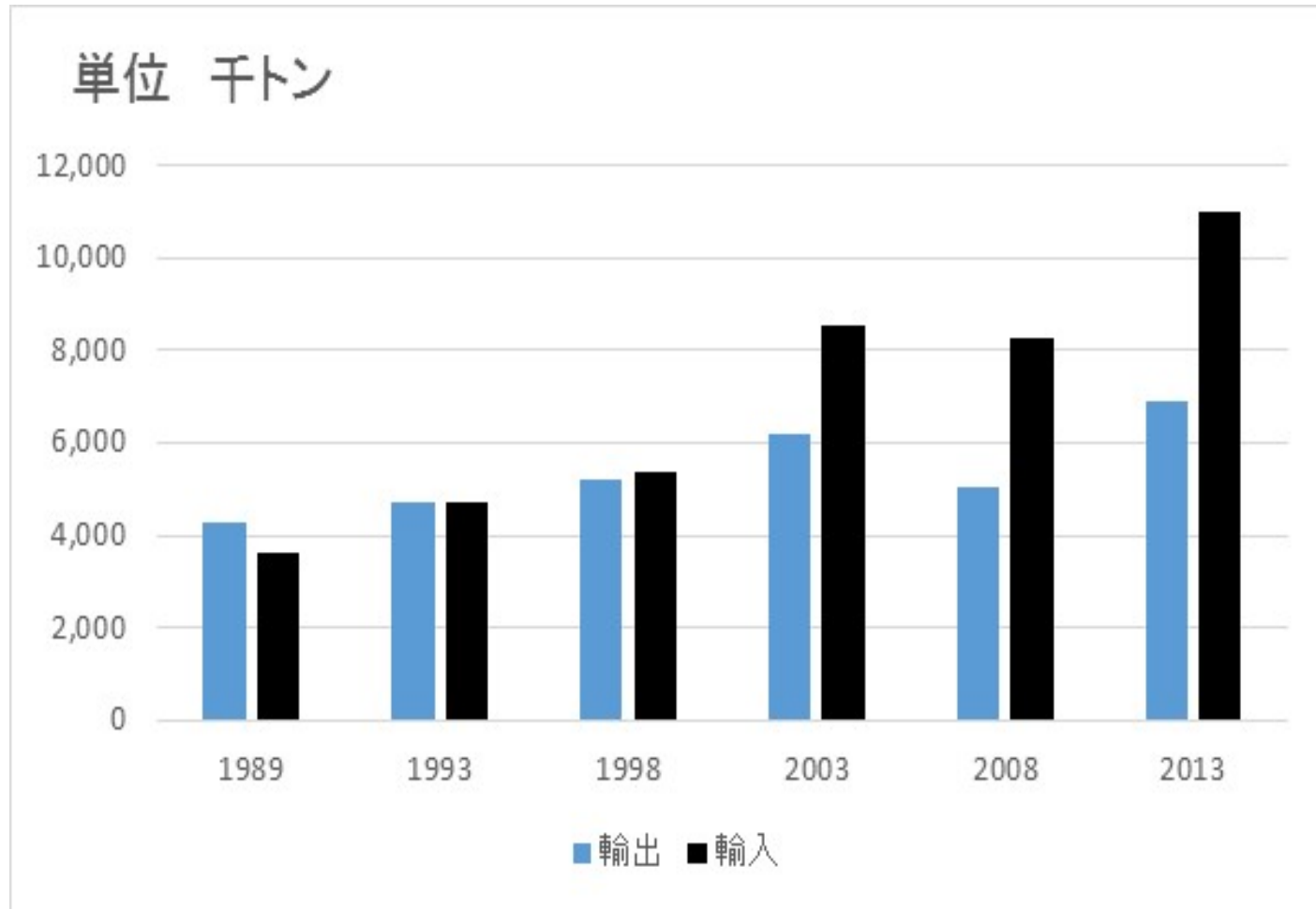


図2 アパレルの輸入先(中国を除く)

(出所)財務省「貿易統計」2012年から作成

(3) 全国のコンテナ貨物量の推移(輸入が拡大)



(出所)国土交通省「全国輸出入コンテナ流動調査」2013年

国内の国際物流変化の可能性

(4) 主要港の輸出入シェアの変動(単位:%)

東京港が輸出、輸入拡大。特に輸入拡大

港	湾	輸出			輸入		
		2013年	2008年	増減	2013年	2008年	増減
苫小牧		0.44	0.47	-0.03	0.70	0.79	-0.08
秋田		0.25	0.22	0.03	0.40	0.32	0.09
東京		15.62	13.95	1.67	29.12	25.14	3.98
横浜		18.22	19.24	-1.01	12.13	12.81	-0.68
新潟		0.68	0.41	0.27	1.33	1.43	-0.10
名古屋		23.10	22.83	0.26	14.71	15.90	-1.19
大阪		6.10	6.28	-0.18	13.93	15.03	-1.10
神戸		13.56	15.10	-1.55	9.60	11.16	-1.56
博多		4.59	5.44	-0.85	3.69	3.67	0.02

(出所)国土交通省「全国輸出入コンテナ流動調査」2013年

国内の国際物流変化の可能性

(5) アジア向けの主要港別輸出シェア(単位:%)

アセアン諸国への輸出では、京浜港の比率が高い

輸出先	苫小牧	秋田	東京	横浜	新潟	名古屋	大阪	神戸	博多
アジア州(注)	0.6	0.3	15.8	17.3	0.9	20.8	7.7	13.8	3.6
韓国	1.4	0.7	13.7	12.0	2.8	11.9	11.8	8.7	3.3
中国	0.6	0.2	19.7	12.7	0.8	22.1	8.0	11.4	2.9
台湾	0.5	0.4	13.0	19.3	0.8	17.6	7.9	17.7	4.1
香港	0.5	0.3	17.0	18.8	1.5	15.7	10.5	18.2	2.7
ベトナム	1.0	0.9	20.8	14.9	0.7	10.8	11.2	18.2	1.5
タイ	0.4	0.2	14.0	24.7	0.5	24.7	5.4	15.4	1.6
シンガポール	0.0	0.2	18.6	17.0	1.1	16.2	8.1	19.7	4.8
マレーシア	1.2	1.4	15.7	22.1	0.7	14.5	5.2	23.4	3.1
フィリピン	0.3	0.6	9.5	21.8	0.5	16.6	5.7	17.7	2.0
インドネシア	0.2	0.4	16.6	19.2	0.5	18.2	4.6	15.8	1.3

(注)アジア州は表以外の国のほか、インド、パキスタン、スリランカ、イラン、サウジアラビア、オマーン、アラブ首長国連邦、その他で構成される

(出所)国土交通省「全国輸出入コンテナ流動調査」2013年

国内の国際物流変化の可能性

(6) アジアからの主要港別輸入シェア(単位: %)

アセアンからの輸入では東京港が大きな比率

輸入元	苫小牧	秋田	東京	横浜	新潟	名古屋	大阪	神戸	博多
アジア州 (注)	0.4	0.2	29.1	10.1	1.6	15.6	16.2	7.5	3.6
韓国	1.0	0.3	21.8	7.5	1.6	11.6	12.4	5.9	4.9
中国	0.4	0.2	29.9	10.2	1.9	15.4	17.7	7.2	3.5
台湾	0.2	0.1	30.0	11.0	1.2	17.3	15.3	9.9	2.2
香港	0.8	0.0	43.6	15.4	0.0	15.3	6.3	14.0	1.2
ベトナム	0.5	0.0	29.9	9.5	0.5	21.4	13.0	7.3	4.6
タイ	0.8	0.0	31.5	11.2	1.0	14.1	12.3	9.4	3.0
シンガポール	0.3	0.0	24.6	15.4	0.7	11.3	18.6	13.3	2.5
マレーシア	0.5	0.2	33.5	6.6	1.1	15.4	17.2	11.8	3.2
フィリピン	0.2	2.5	17.6	10.4	2.4	17.2	10.6	3.9	2.6
インドネシア	0.6	0.5	27.9	8.6	0.3	17.0	15.1	5.8	5.7

(注) アジア州は表以外の国のほか、インド、パキスタン、スリランカ、イラン、サウジアラビア、オマーン、アラブ首長国連邦、その他で構成される

(出所) 国土交通省「全国輸出入コンテナ流動調査」2013年

国内の国際物流変化の可能性

(7) 京浜港の輸出入背後圏のシェア(単位:%)

京浜港は、東北の主要港で長距離輸送が発生

	輸出		輸入	
	東京港	横浜港	東京港	横浜港
北海道	9.9	7.2	2.1	9.3
東北	29.2	33.4	32.8	17.1
青森	13	38.1	6.8	12.9
岩手	26.1	28.8	38.9	9.2
宮城	39	20.9	20.7	17.3
秋田	13.7	14.9	7.7	2.4
山形	25.4	23.2	45.4	16.5
福島	29.9	58.7	52.7	24.9

(出所)国土交通省「全国輸出入コンテナ流動調査」2013年

国内の国際物流変化の可能性

(8) 京浜港の方面別の輸出入量(単位:トン)

京浜港と東北各県の輸出入はアンバランス、片荷

	東京：輸出	東京：輸入	輸出－輸入	横浜：輸出	横浜：輸入	輸出－輸入
北海道	5,489	2,567	2,922	3,968	11,286	-7,318
東北	86,609	117,591	-30,982	99,029	61,421	37,608
青森	5,217	1,428	3,789	15,235	2,713	12,522
岩手	4,271	11,612	-7,341	4,705	2,743	1,962
宮城	44,364	23,914	20,450	23,795	19,980	3,815
秋田	3,488	3,151	337	3,785	975	2,810
山形	5,698	15,003	-9,305	5,208	5,441	-233
福島	23,571	62,483	-38,912	46,301	29,569	16,732

(出所)国土交通省「全国輸出入コンテナ流動調査」2013年