

内貿ユニットロード貨物流動調査の結果速報

令和5年3月28日

国土交通省

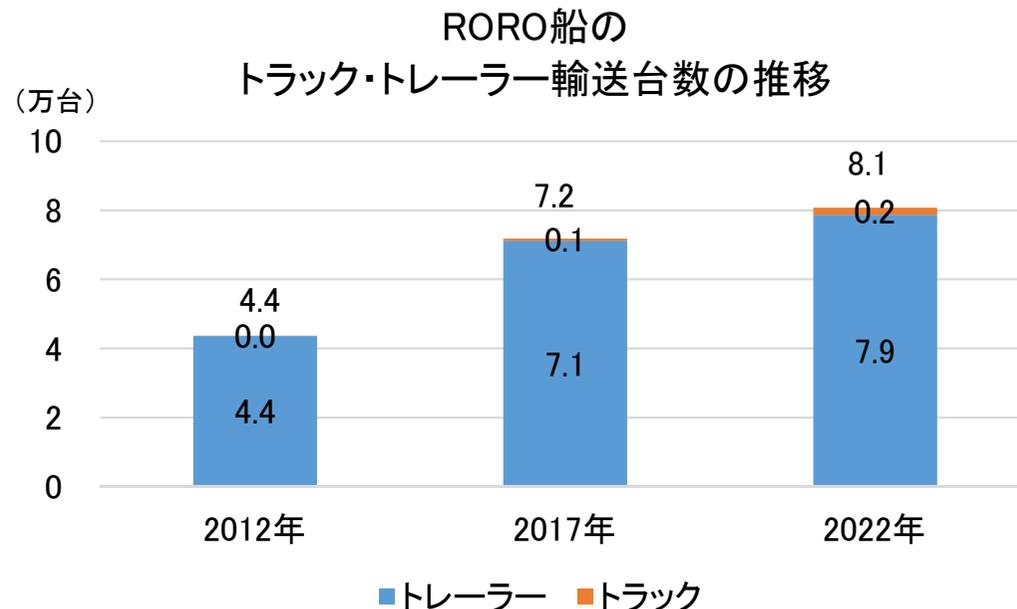
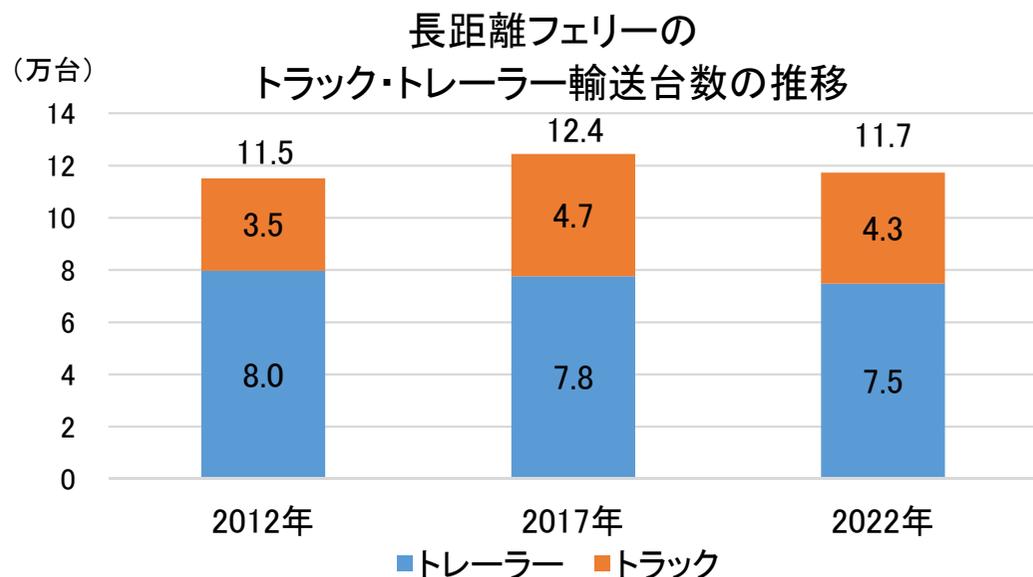
港湾局計画課

- ユニットロード貨物流動調査を令和4年11月に実施し、内航フェリー・RORO船・コンテナ船及び外航フェリー・RORO船で輸送した貨物の流動を調査。
- 内航フェリー・RORO船輸送の現況を把握するため内航フェリー・RORO船調査の結果速報を示す。
- 内航フェリー調査では、調査対象航路に乗船したドライバーに対し、2日間に輸送した貨物を調査（回答率約9割）。内航RORO船調査では、調査対象船社に対し、4回分の航海で輸送した貨物を調査（回答率約9割）。両調査ともに、調査結果を1か月分に拡大推計して集計。

	内航フェリー調査	内航RORO船調査
調査対象者	不特定荷主を集荷対象とする内貿定期航路(※)を運航するフェリーに乗船するトラックドライバー (※)離島航路および発港、着港が同一県内又は同一湾内で背後圏が発港、着港とも同一県内に限られる航路を除く	不特定荷主を集荷対象とする内貿定期航路を運航するRORO船運航事業者
調査内容・調査方法	・令和4年11月の1か月間において、平均的な貨物輸送量となる2日間を調査日として、調査日に輸送された貨物の出発地から到着地までの流動を調査 ・1か月間の貨物量・台数に拡大推計して集計	・令和4年11月の1か月間において、平均的な貨物輸送量となる4回分の航海を対象に、貨物の出発地から到着地までの流動を調査 ・1か月間の貨物量・台数に拡大推計して集計
調査対象者数	12,256人	18社
回答者数	10,972人	16社
回答率	89.5%	88.9%

内航フェリー・RORO船による貨物輸送台数の推移

○ ユニットロード貨物流動調査(2022年11月)の速報結果等を踏まえると、直近10年間で、長距離フェリーやRORO船による輸送台数は増加傾向にある。



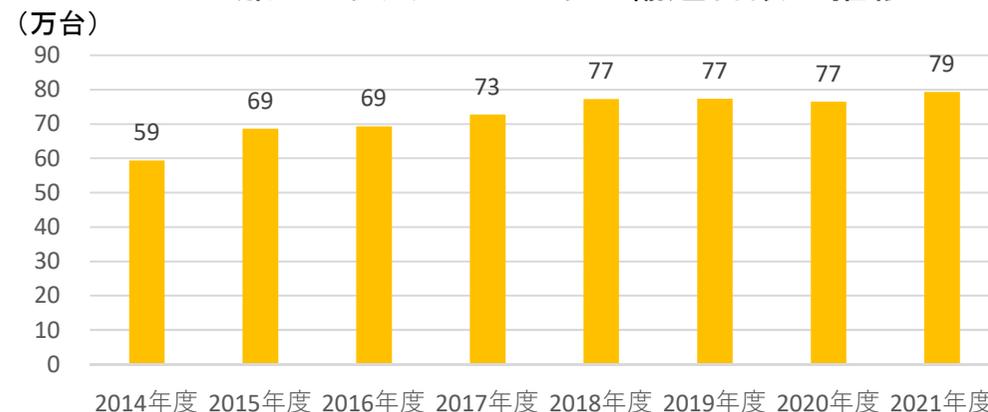
※貨物輸送車両のみ計上。商品車や重機などは含まない
 ※長距離フェリー:300km以上の航路を航行するフェリーを対象とした
 ※各年11月に実施した調査結果から、11月の1カ月分の台数に拡大推計した数値を記載

出典: ユニットロード貨物流動調査

長距離フェリー協会会員事業者のトラック・トレーラー輸送台数の推移



RORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移



長距離フェリー協会の会員事業者
 2023年1月時点の会員は「新日本海フェリー、太平洋フェリー、商船三井フェリー、オーシャントランス、宮崎カーフェリー、名門大洋フェリー、阪九フェリー、フェリーさんふらわあ、東京九州フェリー」の9社

出典: 長距離フェリー協会資料

内航フェリー・RORO船における主要輸送品目

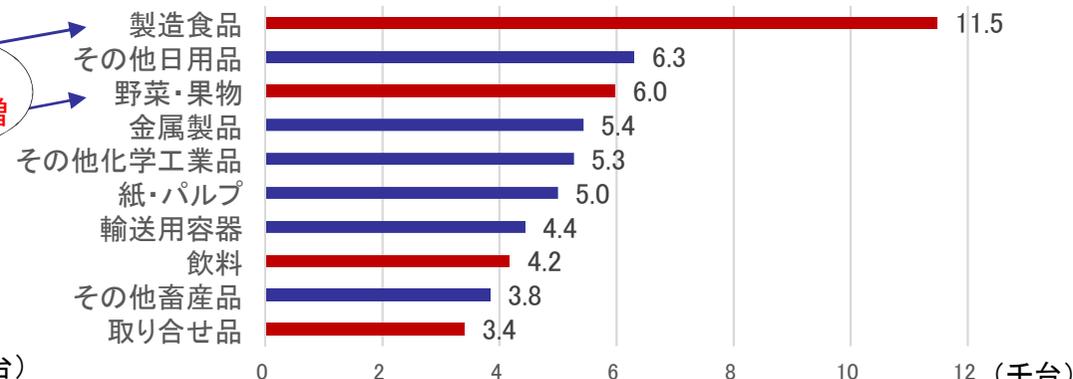
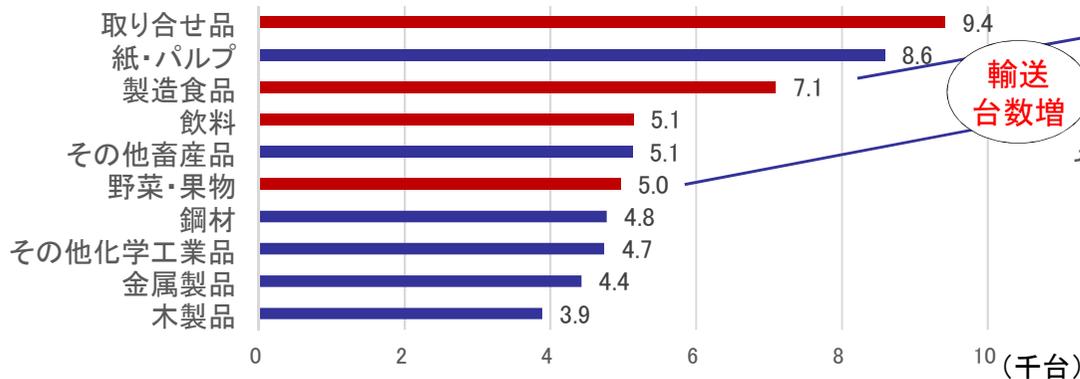
○長距離フェリー・RORO船では、製造食品、飲料、野菜・果物、取り合せ品といった小ロットで輸送される貨物が輸送品目の上位に現れており、製造食品や野菜・果物は長距離フェリー・RORO船において輸送台数が増えている。

長距離フェリー・RORO船輸送における上位10品目の推移 (輸送台数ベース)

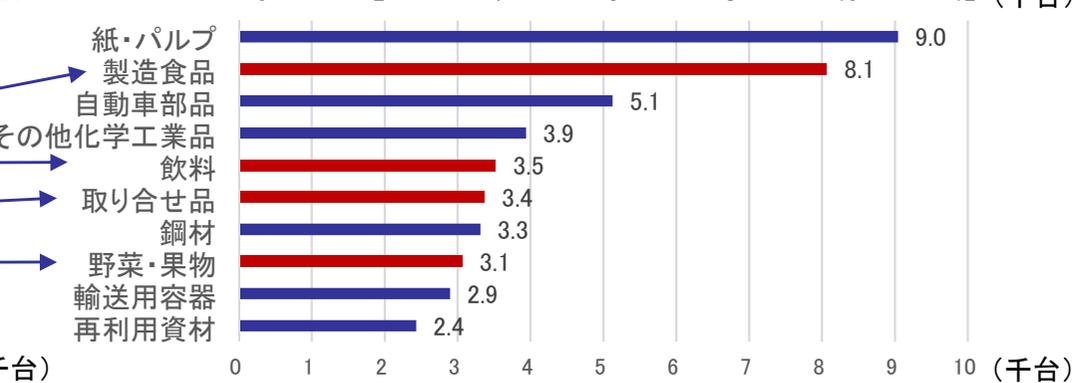
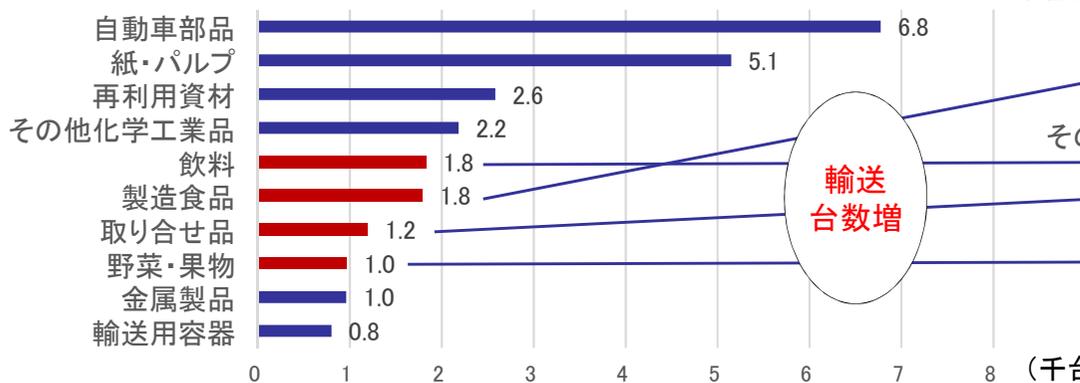
2012年

2022年

長距離フェリー



RORO船



輸送台数増

輸送台数増

品目名	内容例
製造食品	牛乳、バター、アイスクリーム、小麦粉、香辛料、めん類、パン、菓子、製茶、缶詰・ビン詰食品、弁当、寿司、冷凍食品、レトルト食品
その他日用品	ほうき、バケツ、家庭用調理器具・食卓用品、紙おむつ、ライター、かつら、くし、ファスナー、ボタン
金属製品	缶、鉄骨、サッシ、釘、ボルト、刃物、木工道具、ばね、鋳物、金属柵、鍵、鉄柱、橋梁
その他化学工業品	合成染料、有機・無機顔料、油性塗料、化粧品、医薬品、石ケン、洗剤、写真感光材、火薬、農薬、殺虫剤、印刷インキ、接着剤
輸送用容器	コンテナ、ドラム缶、石油缶、ボンベ、段ボール箱、木箱、麻袋、ざる
その他畜産品	家畜、牛肉、豚肉、鶏肉、鶏卵、ペット用動物、はち蜜、牛皮、原毛皮、蚕、未加工乳
取り合せ品	引越し荷物、郵便物、小荷物、各種商品積合せ
再利用資材	古紙、紡績ウエスト、プラスチックスクラップ

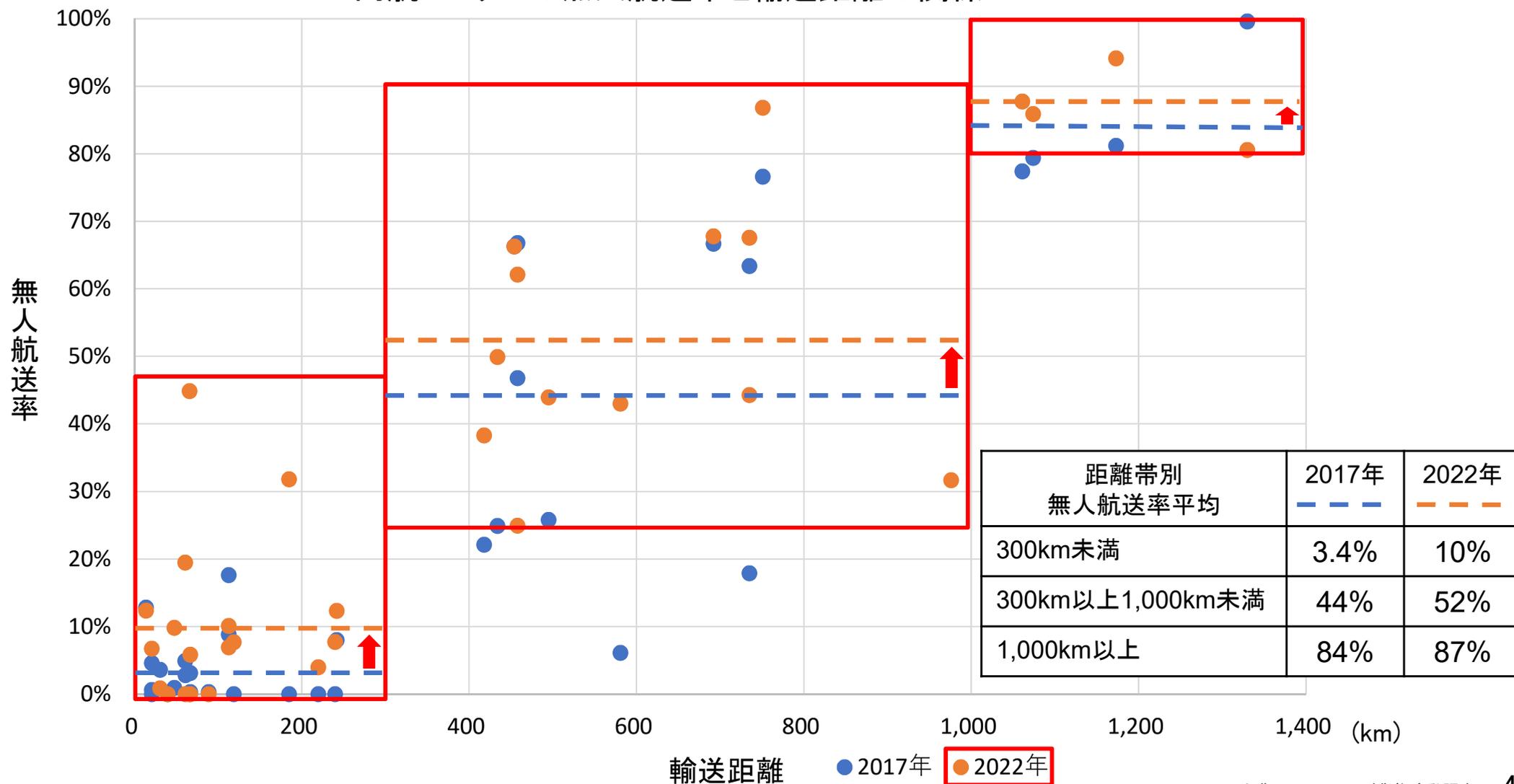
※トラック・トレーラーで輸送された品目を集計
 ※小ロットで輸送されていると考えられる品目を赤棒グラフで表示
 ※各年11月に実施した調査結果から、11月の1カ月分の台数に拡大推計した数値を記載

出典：令和4年ユニットロード貨物流動調査

内航フェリーにおける無人航送の状況

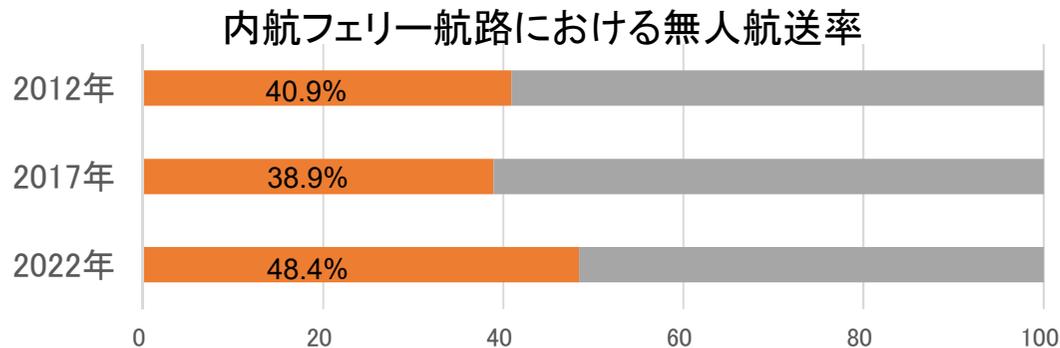
- 内航フェリーの無人航送率は、300km以上の航路になると、上昇する傾向があり、1,000km以上の航路では8割以上となっている状況。
- 2022年と前回調査の2017年を比較すると、300km以上の長距離航路では、7割以上の航路で無人航送率が増加している。

内航フェリーの無人航送率と輸送距離の関係



内航フェリーの無人航送率の推移

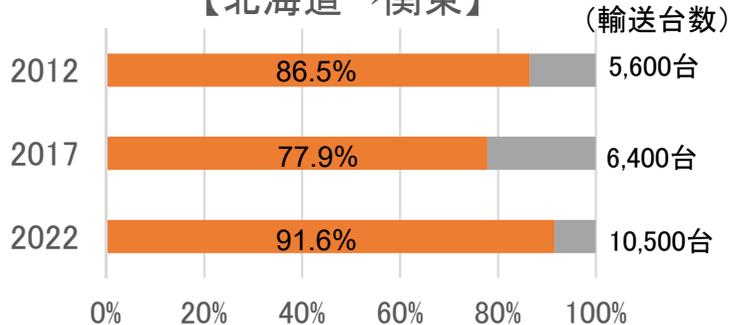
- 内航フェリー航路における無人航送率は増加傾向。
- 主な長距離フェリー航路別にみると、地域間によらず上り・下りの無人航送率は同程度であり、北海道発着航路は8割程度以上で推移、近畿～九州航路は5割程度となっている。



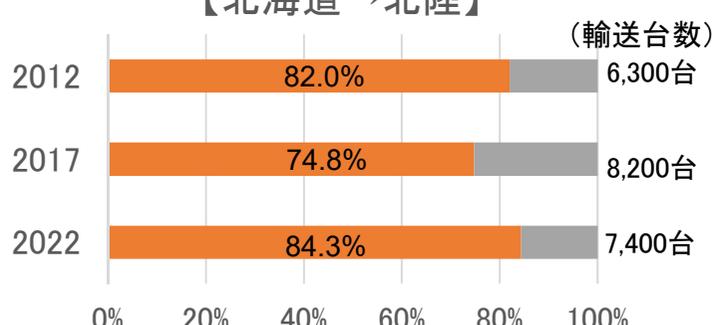
※2012年の数値は、2022年の調査対象航路の考え方に合わせて集計(離島航路を除くとともに、同一の都道府県や湾内を発着する航路を除く)

主な長距離フェリー航路における無人航送率

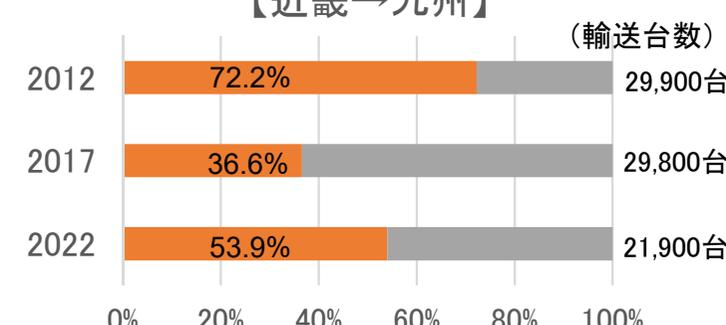
【北海道→関東】



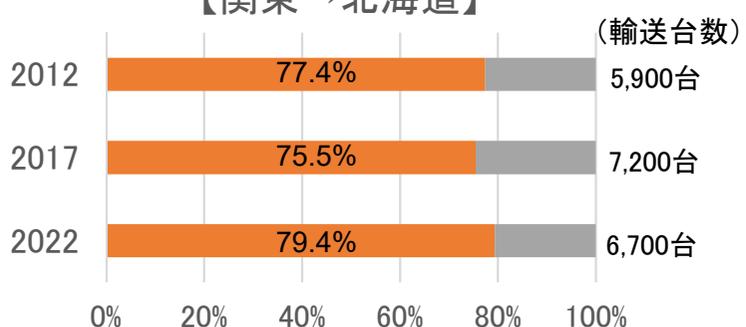
【北海道→北陸】



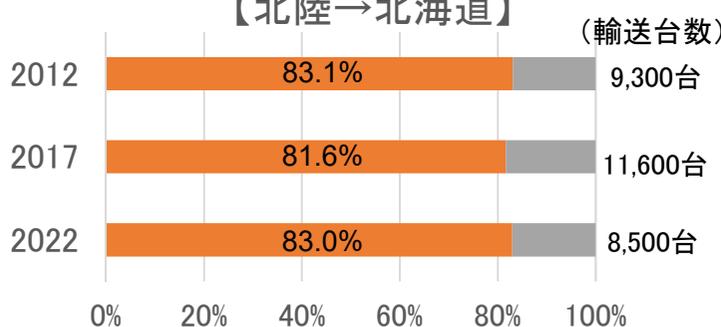
【近畿→九州】



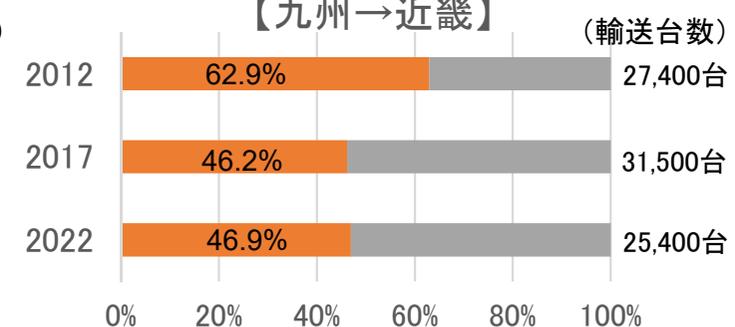
【関東→北海道】



【北陸→北海道】



【九州→近畿】



■ 無人航送 ■ 有人航送