

(7) 輸出コンテナ貨物の国内流動状況

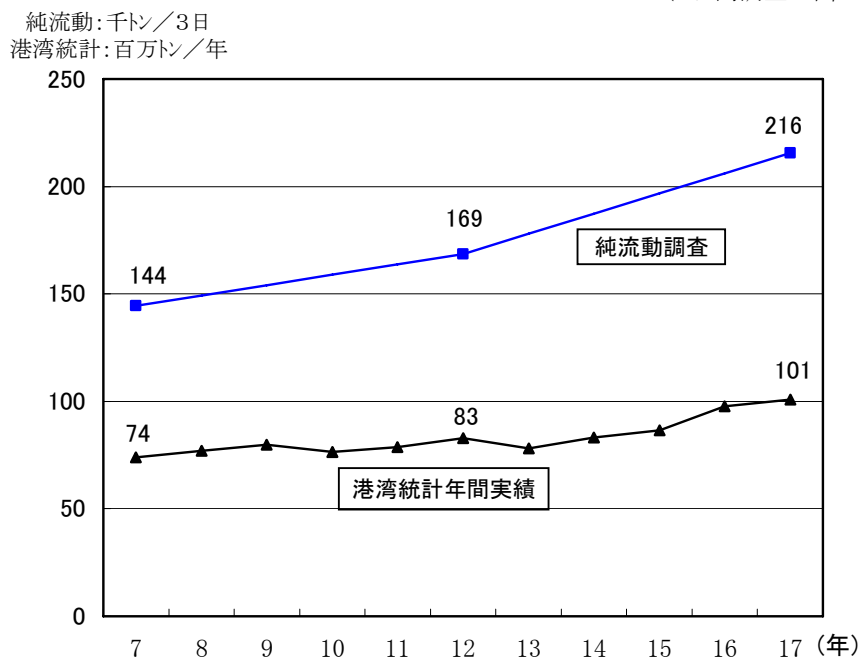
1) 全国貨物純流動調査における輸出コンテナ貨物の取扱い

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。

図 3－3－34 輸出コンテナ貨物量の推移

(3日間調査 単位:千トン)



2) 輸出コンテナ貨物量の推移

今回の全国貨物純流動調査で捕捉した輸出コンテナ貨物量は、21.6万トンである。2000年調査と比較すると、貨物量は27.8%増加している。

港湾別にみると、横浜港（3.7万トン）、神戸港（3.6万トン）、名古屋港（2.9万トン）、東京港（2.6万トン）、大阪港（2.1万トン）の順に貨物量が多く、この5大港の占めるシェアは68.7%である。5大港のシェアは、90年調査：88.1%、95年調査：86.3%：2000年調査：70.0%と低下傾向にあったが、2005年調査ではこの傾向に歯止めが掛かりつつある。

ちなみに、港湾統計の年間輸出コンテナ貨物取扱実績における5大港のシェアをみると、95年→2000年では85.7%→80.3%とやはり低下していたが、2005年は79.2%となりシェアの低下はわずかとなっている。2000年調査では、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たが、その傾向にブレーキが掛かりつつある。

また、港湾統計実績に比べ、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。

3) 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、博多港の主要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、東京港は東京都（30.2%）、横浜港は神奈川県（43.0%）を主とした関東圏が主な背後圏となっているが、福島県が各々3.7%、9.0%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。

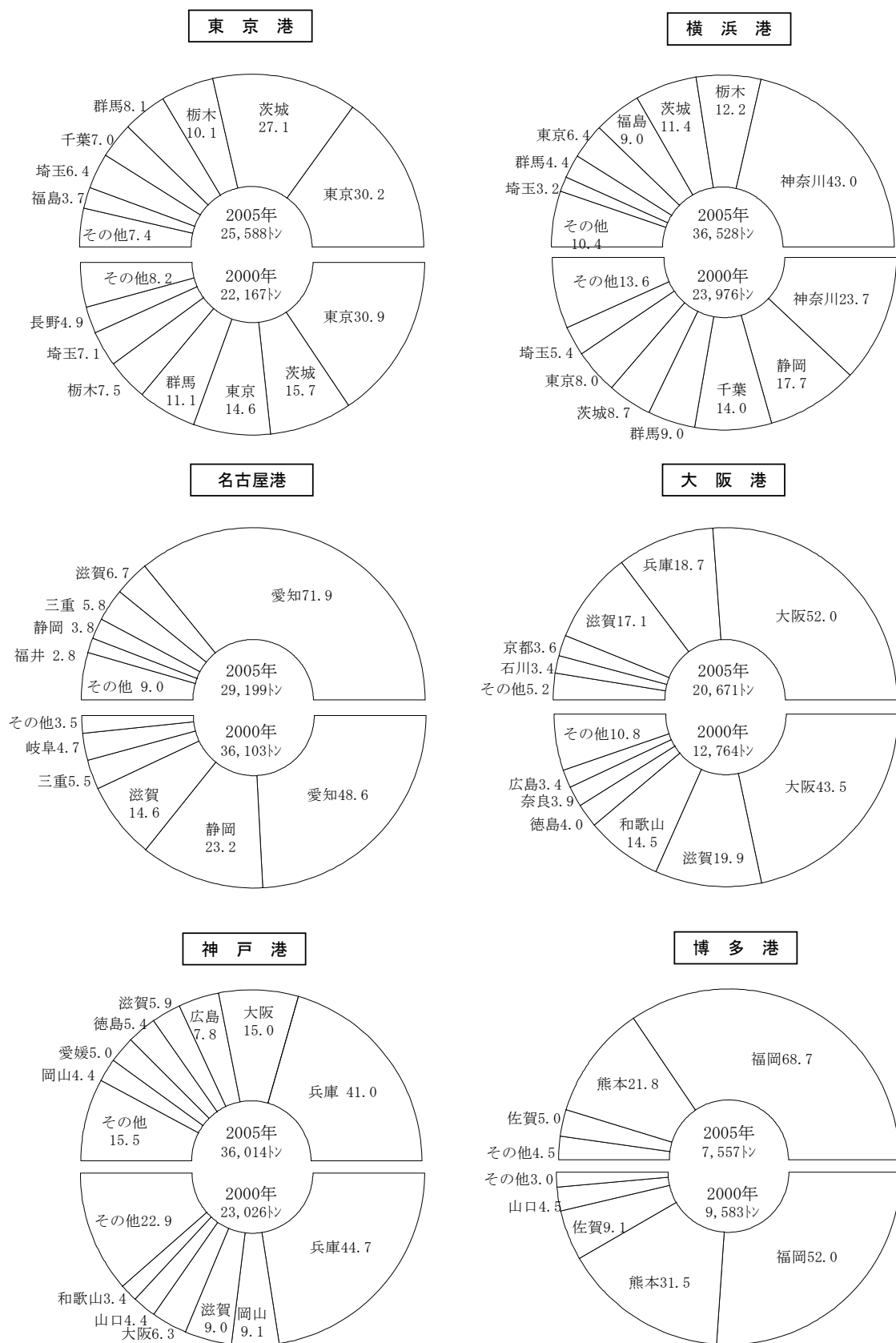
また、神戸港は兵庫（41.0%）を主とした近畿圏が主な背後圏となっているが、神戸港では広島県、愛媛県、岡山県など中国、四国諸県も上位に位置しており、主に西日本地域への背後圏の広がりがうかがえる。

一方、名古屋港は、愛知県が71.9%を占めており、以下、滋賀県、三重県からの輸出货量が多く、この3県で全体の84.5%を占めており、背後圏は比較的狭くなっている。

博多港は九州各県が主な背後圏となっているが、なかでも福岡県と熊本県で全体の90%以上を占めており、貨物はこの2県に集中している。

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。

4) 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。

輸出コンテナ貨物を発県別にみると、北海道は苫小牧港をはじめ上位3港は地元北海道の港湾である。

東北は、青森県、宮城県では、地元港湾（八戸港、仙台塩釜港）の利用率が最も高いが、その他の県は京浜港（東京港、横浜港）のウェイトが高い。

関東では、栃木県、群馬県、埼玉県、山梨県が内陸県であること、大規模港湾である京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。同じ内陸でも、長野県は、名古屋港と京浜港でシェアが二分されている。

各県が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、新潟県、富山県では地元の新潟港、直江津港、伏木富山港の利用率が高くなっているが、石川県、福井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、静岡県、三重県では地元の清水港、四日市港の利用が最も多くなっている。

近畿では、神戸港、大阪港の利用割合が圧倒的に高いが、滋賀県では名古屋港、和歌山県では地元和歌山下津港が20%以上を占めている。

中国では、地元港湾の利用割合が比較的高くなっており、岡山では水島港、広島県では広島港、山口県では徳山下松港、宇部港が上位を占め、神戸港、大阪港への依存度は比較的低くなっている。

四国では、神戸港の利用割合が高いものの、徳島県では徳島小松島港、香川県では高松港、愛媛県では松山港など地元港湾の利用もみられる。

九州では、福岡県をはじめとして博多港の利用率が高い県が多いが、大分県と宮崎県では、地元の大分港、細島港が第1位となっている。

なお、この結果は3日間調査にもとづいているが、地元港湾の場合、航路と寄港頻度が限られる場合が多いため、調査期間と出荷のタイミングなどの要因により、地元港湾の利用割合は実態と乖離している可能性もあることを注記しておく。

表3-3-10 発都道府県別にみた輸出コンテナ貨物の利用港湾の状況(1)

(3日間調査 単位:トン, %)

	発 県	出荷量	1位		2位		3位		その他
			港 湾	構成比	港 湾	構成比	港 湾	構成比	
北海道	17年純流動調査	2,190	苫小牧	38.5%	石狩湾新	23.0%	室 蘭	19.0%	19.6%
	15年コンテナ流調	62,694	苫小牧	63.1%	横 浜	11.0%	東 京	7.7%	18.3%
青 森	17年純流動調査	1,428	八 戸	95.9%	横 浜	2.1%	東 京	1.9%	
	15年コンテナ流調	25,429	仙台塩釜	29.6%	八 戸	26.9%	東 京	23.7%	19.8%
岩 手	17年純流動調査								
	15年コンテナ流調	8,767	仙台塩釜	31.5%	東 京	27.6%	横 浜	19.8%	21.1%
宮 城	17年純流動調査	2,415	仙台塩釜	72.6%	東 京	26.9%	横 浜	0.4%	0.2%
	15年コンテナ流調	70,388	仙台塩釜	44.2%	東 京	28.4%	横 浜	24.7%	2.6%
秋 田	17年純流動調査	242	東 京	68.0%	横 浜	32.0%			
	15年コンテナ流調	14,381	秋 田	53.7%	横 浜	21.0%	東 京	15.8%	9.5%
山 形	17年純流動調査	432	横 浜	87.4%	神 戸	9.2%	大 阪	1.3%	2.2%
	15年コンテナ流調	14,266	東 京	37.6%	横 浜	34.5%	酒 田	18.1%	9.8%
福 島	17年純流動調査	4,795	横 浜	68.2%	東 京	19.6%	小名浜	7.8%	4.4%
	15年コンテナ流調	107,028	横 浜	44.8%	東 京	44.5%	小名浜	4.7%	6.0%
茨 城	17年純流動調査	11,112	東 京	62.4%	横 浜	37.6%	北九州	0.1%	
	15年コンテナ流調	199,126	東 京	73.1%	横 浜	23.5%	日 立	1.3%	2.1%
栃 木	17年純流動調査	7,685	横 浜	58.1%	東 京	33.7%	常陸那珂	6.4%	1.8%
	15年コンテナ流調	125,159	横 浜	50.5%	東 京	45.3%	名古屋	1.3%	2.9%
群 馬	17年純流動調査	3,864	東 京	53.8%	横 浜	41.1%	神 戸	2.9%	2.2%
	15年コンテナ流調	96,361	東 京	67.7%	横 浜	29.8%	神 戸	1.0%	1.5%
埼 玉	17年純流動調査	2,786	東 京	58.7%	横 浜	41.3%			
	15年コンテナ流調	288,431	東 京	70.2%	横 浜	27.9%	川 崎	0.5%	1.4%
千 葉	17年純流動調査	3,073	東 京	58.2%	横 浜	21.4%	千 葉	20.4%	
	15年コンテナ流調	322,718	東 京	54.2%	横 浜	32.7%	千 葉	11.1%	2.0%
東 京	17年純流動調査	10,123	東 京	76.4%	横 浜	23.1%	川 崎	0.6%	
	15年コンテナ流調	273,693	横 浜	42.5%	東 京	35.7%	神 戸	14.3%	7.6%
神奈川	17年純流動調査	16,350	横 浜	96.0%	東 京	3.0%	川 崎	1.0%	
	15年コンテナ流調	431,496	横 浜	72.6%	東 京	22.4%	川 崎	3.5%	1.5%
新 潟	17年純流動調査	3,632	新 潟	40.6%	直江津	36.6%	横 浜	15.6%	7.3%
	15年コンテナ流調	68,321	横 浜	33.5%	新 潟	29.9%	東 京	18.2%	18.3%
富 山	17年純流動調査	1,622	名古屋	38.1%	伏木富山	22.0%	神 戸	20.3%	19.6%
	15年コンテナ流調	42,454	伏木富山	45.1%	名古屋	20.6%	神 戸	15.5%	18.8%
石 川	17年純流動調査	2,412	神 戸	49.8%	大 阪	29.2%	名古屋	11.5%	9.6%
	15年コンテナ流調	42,948	神 戸	58.0%	金 沢	22.5%	大 阪	9.2%	10.3%
福 井	17年純流動調査	955	名古屋	86.1%	神 戸	13.9%			
	15年コンテナ流調	33,407	神 戸	39.8%	大 阪	26.4%	名古屋	19.1%	14.7%
山 梨	17年純流動調査	95	東 京	61.0%	横 浜	39.0%			
	15年コンテナ流調	16,068	東 京	44.2%	横 浜	39.4%	清 水	14.9%	1.5%
長 野	17年純流動調査	1,526	名古屋	53.0%	横 浜	41.3%	東 京	4.3%	1.4%
	15年コンテナ流調	52,631	東 京	42.9%	横 浜	24.4%	名古屋	20.7%	12.0%
岐 阜	17年純流動調査	836	名古屋	93.6%	神 戸	3.9%	横 浜	1.5%	1.0%
	15年コンテナ流調	74,997	名古屋	86.2%	神 戸	6.5%	大 阪	3.0%	4.3%
静 岡	17年純流動調査	17,343	清 水	86.8%	名古屋	6.4%	横 浜	4.1%	2.7%
	15年コンテナ流調	461,246	清 水	59.4%	東 京	18.4%	横 浜	11.1%	11.1%
愛 知	17年純流動調査	21,325	名古屋	98.5%	清 水	0.9%	三 河	0.4%	0.2%
	15年コンテナ流調	1,057,330	名古屋	88.6%	清 水	4.6%	東 京	1.9%	4.9%
三 重	17年純流動調査	4,636	四日市	49.6%	名古屋	36.6%	神 戸	8.5%	5.3%
	15年コンテナ流調	271,799	名古屋	65.7%	四日市	27.3%	大 阪	3.2%	3.8%

表3-3-10 発都道府県別にみた輸出コンテナ貨物の利用港湾の状況(2)

(3日間調査 単位:トン, %)

発 県		出荷量	1位		2位		3位		その他
			港 湾	構成比	港 湾	構成比	港 湾	構成比	
滋 賀	17年純流動調査	9,139	大 阪	38.7%	神 戸	23.2%	名古屋	21.5%	16.6%
	15年コンテナ流調	159,816	名古屋	40.1%	神 戸	26.1%	大 阪	13.7%	20.2%
京 都	17年純流動調査	2,048	神 戸	61.8%	大 阪	36.7%	東 京	1.5%	0.1%
	15年コンテナ流調	78,528	神 戸	65.1%	大 阪	27.4%	東 京	2.6%	4.9%
大 阪	17年純流動調査	16,395	大 阪	65.6%	神 戸	32.8%	横 浜	0.8%	0.7%
	15年コンテナ流調	352,749	大 阪	50.8%	神 戸	39.3%	名古屋	3.7%	6.1%
兵 庫	17年純流動調査	19,514	神 戸	75.6%	大 阪	19.8%	姫 路	3.3%	1.4%
	15年コンテナ流調	387,048	神 戸	91.5%	大 阪	6.8%	横 浜	0.7%	1.0%
奈 良	17年純流動調査	81	大 阪	100.0%					
	15年コンテナ流調	20,090	神 戸	50.7%	大 阪	42.3%	名古屋	4.1%	2.9%
和歌山	17年純流動調査	428	神 戸	43.3%	大 阪	30.7%	和歌山下津	26.0%	
	15年コンテナ流調	23,259	大 阪	45.3%	神 戸	38.8%	和歌山下津	13.0%	2.9%
鳥 取	17年純流動調査	341	境	87.3%	神 戸	12.7%			
	15年コンテナ流調	19,637	神 戸	57.2%	大 阪	25.1%	境	16.0%	1.8%
島 根	17年純流動調査								
	15年コンテナ流調	7,356	神 戸	56.5%	大 阪	14.6%	北九州	14.3%	14.5%
岡 山	17年純流動調査	4,346	水 島	58.7%	神 戸	36.1%	大 阪	4.5%	0.7%
	15年コンテナ流調	118,255	神 戸	52.4%	水 島	33.8%	大 阪	7.3%	6.4%
広 島	17年純流動調査	15,264	広 島	64.1%	神 戸	18.4%	三田尻中関	9.1%	8.4%
	15年コンテナ流調	175,012	広 島	47.7%	神 戸	34.3%	大 阪	4.5%	13.5%
山 口	17年純流動調査	4,558	徳山下松	48.1%	宇 部	34.3%	北九州	6.7%	10.9%
	15年コンテナ流調	191,787	岩 国	30.3%	徳山下松	27.9%	北九州	20.0%	21.7%
徳 島	17年純流動調査	3,895	神 戸	50.1%	小松島	49.9%			
	15年コンテナ流調	24,861	神 戸	44.0%	大 阪	39.0%	徳島小松島	14.0%	3.0%
香 川	17年純流動調査	886	神 戸	70.6%	高 松	20.6%	東 京	7.0%	1.8%
	15年コンテナ流調	19,571	神 戸	49.3%	東 京	26.9%	大 阪	7.7%	16.2%
愛 媛	17年純流動調査	2,351	神 戸	76.4%	松 山	13.4%	大 阪	8.7%	1.6%
	15年コンテナ流調	70,878	神 戸	55.2%	松 山	22.8%	今 治	12.4%	9.6%
高 知	17年純流動調査	143	神 戸	50.2%	高 知	49.8%			
	15年コンテナ流調	3,786	神 戸	37.1%	高 知	29.6%	大 阪	24.3%	9.0%
福 岡	17年純流動調査	10,084	博 多	51.5%	北九州	46.2%	神 戸	2.4%	
	15年コンテナ流調	226,074	北九州	54.0%	博 多	38.1%	神 戸	4.0%	3.9%
佐 賀	17年純流動調査	743	博 多	51.3%	神 戸	29.7%	大 阪	14.6%	4.5%
	15年コンテナ流調	14,845	博 多	60.6%	北九州	16.6%	神 戸	9.0%	13.8%
長 崎	17年純流動調査	22	北九州	100.0%					
	15年コンテナ流調	4,456	博 多	54.6%	北九州	27.4%	長 崎	5.7%	12.3%
熊 本	17年純流動調査	1,677	博 多	98.2%	北九州	1.8%			
	15年コンテナ流調	35,115	博 多	67.1%	神 戸	19.4%	北九州	8.7%	4.8%
大 分	17年純流動調査	992	大 分	82.1%	博 多	13.8%	北九州	4.2%	0.0%
	15年コンテナ流調	17,663	北九州	44.9%	大 分	27.2%	神 戸	12.0%	16.0%
宮 崎	17年純流動調査	1,578	細 島	90.3%	横 浜	3.9%	博 多	3.5%	2.3%
	15年コンテナ流調	38,963	博 多	43.7%	細 島	24.9%	大 阪	11.5%	19.8%
鹿児島	17年純流動調査	93	博 多	78.5%	志布志	21.5%			
	15年コンテナ流調	9,079	志布志	34.1%	名古屋	22.1%	博 多	21.8%	22.1%
沖 縄	17年純流動調査	87	那 覇	100.0%					
	15年コンテナ流調	4,381	那 覇	97.5%	神 戸	1.3%	東 京	0.7%	0.4%
合 計	17年純流動調査	215,545	横 浜	16.9%	神 戸	16.7%	名古屋	13.5%	50.9%
	15年コンテナ流調	6,164,347	名古屋	21.9%	東 京	17.9%	横 浜	15.9%	44.3%

(注)・純流動調査の輸出コンテナ貨物量は、港頭地区でコンテナ詰めされた貨物を除いたもの。

・貨物量は純流動調査が3日間データ、コンテナ流調(全国輸出入コンテナ貨物流動調査)が1ヶ月間データ。

5) 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28.4%を占め、40フィート他のコンテナは35.4%である。2000年調査と比較すると、20フィートのウェイトが低下し、40フィート他のウェイトが増大している。また、近年取り扱いが増えている背高コンテナの利用割合は5.7%であり、取扱比率は2000年調査の2倍以上となっている。

次に、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、16.0%（高速道路利用状況不明を除くと23.6%）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16.3%、40フィートコンテナ他では17.1%と利用率に大きな差異はみられない。また、背高コンテナでは31.4%と比較的利用率が高くなっている。

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13.7%（高速道路利用状況不明を除くと19.8%）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若干高いという結果になる。

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: %)

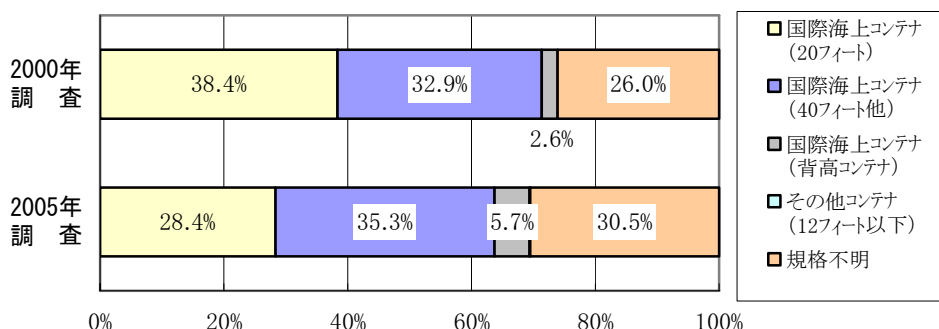
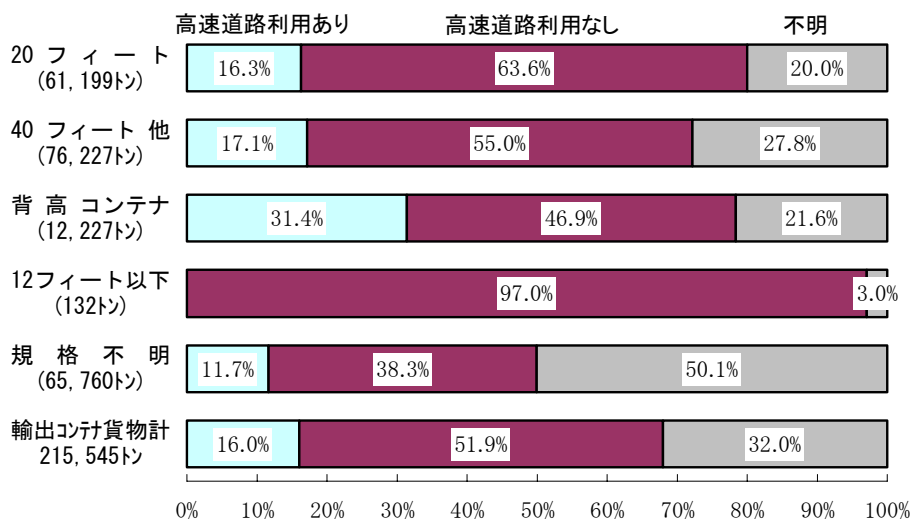


図 3 - 3 - 37 輸出コンテナの規格別にみた高速道路利用状況

(3日間調査 単位: %)



6) 高速道路利用率

輸出コンテナ貨物における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、コンテナ規格別背後圏別に高速道路の利用状況をみると、東京港・横浜港では、20フィート、40フィートコンテナ他ともに、首都圏発の貨物では、高速道路利用率（注：高速道路の利用状況不明を除いた貨物量に対する利用率）が10%以下であるのに対し、首都圏以外の地域からの貨物では、高速道路利用率が50%を超えている。

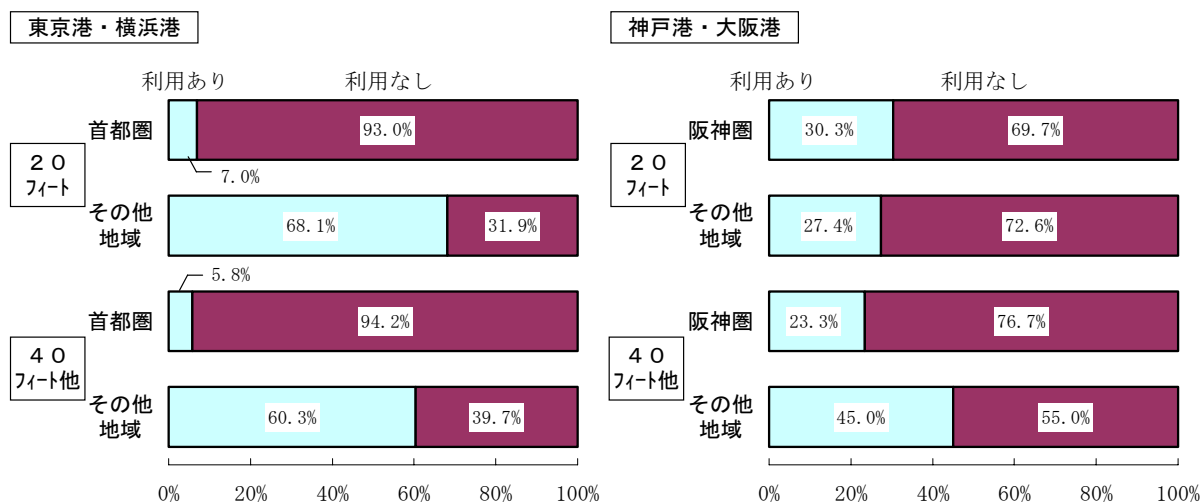
神戸港・大阪港では、阪神圏発貨物とその他地域発貨物で、高速道路利用率に東京港・横浜港ほどの大きな差はみられない。それでも、40フィートコンテナ他については、その他地域発貨物の高速道路利用率が、阪神圏発貨物の約2倍となっている。

このように、輸出コンテナ貨物では、港湾へのアクセス距離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概ね示されている。

なお、高速道路の利用状況不明を含む貨物量に対する高速道路利用率をみると、東京港・横浜港の場合、2000年調査に比べてその他地域発貨物の高速道路利用率は変化がないが、首都圏発貨物の高速道路利用率は低下している。一方、神戸港・大阪港の場合、その他地域発貨物では東京港・横浜港と同様に利用率に変化はないが、阪神圏発貨物の利用率は高まっている。

図3-3-38 港湾背後圏別コンテナ規格別高速道路利用率

(3日間調査 単位: %)



注) ・高速道路利用不明分を除くコンテナ貨物量に対する比率

規格	東京港・横浜港積み輸出コンテナ貨物の高速道路利用率			神戸港・大阪港積み輸出コンテナ貨物の高速道路利用率		
	発地	2000年	2005年	発地	2000年	2005年
20フィート	首都圏	11.2%	5.1%	阪神圏	6.5%	23.0%
	その他地域	65.6%	65.0%	その他地域	22.3%	22.2%
40フィート他	首都圏	19.0%	4.6%	阪神圏	3.7%	17.7%
	その他地域	54.9%	54.7%	その他地域	26.5%	37.5%

注) ・高速道路利用不明分をふくむコンテナ貨物量に対する比率

・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