

(11) 主要な地域間の輸送経路

純流動調査の「3日間調査」では、発地から着地までの輸送途上における利用輸送機関、利用輸送施設（鉄道貨物駅、港湾、空港など）を調査している。ここでは、比較的輸送機関の選択に幅がある流動として、首都圏（東京、神奈川、埼玉、千葉）発北海道向け、首都圏発九州向け、近畿（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）発九州向けを選び、軽・雑工業品について、その輸送経路をみている。

1) 首都圏発北海道向け貨物の輸送経路

首都圏発北海道向けの場合、鉄道輸送、海上輸送、航空輸送のいずれかを利用することになるが、このうちフェリー・RORO船の利用割合が最も高く、82.7%（うち利用フェリー航路不明：25.0%）を占めている。航路的には7航路が利用されており、大洗港→苫小牧港の利用率が最も高く、次いで東京港→苫小牧港となっているが、青森港→函館港、八戸港→苫小牧港という近距離航路や、日本海側の新潟港→小樽港・苫小牧港の利用もみられる。鉄道コンテナ利用は、全体の15.1%を占めており、うち札幌貨物ターミナル経由の貨物の比率が大きくなっている。航空貨物は全体の1.1%を占めるが、そのほとんどが新千歳空港経由の貨物である。

2000年調査と比較すると、鉄道コンテナ利用の比率は3.5ポイント低下し、海上輸送、航空輸送の利用割合が高まっている。

2) 首都圏発・九州向け貨物の輸送経路

首都圏発九州向けの場合は、トラック利用（陸送）が77.6%を占めており、フェリー・RORO船利用は8.2%となっている。航路的には、東京港、横須賀港（追浜）発の3航路が利用されており、大阪港など関西地区の港湾発の航路の利用する貨物はみられない。ただし、フェリー利用の有無については、出荷時点において把握困難であるケースも想定されるため、陸送分の貨物流動の中にもフェリー利用貨物が含まれている可能性があり、フェリー利用貨物は、実際には調査結果より多いものと推察される。

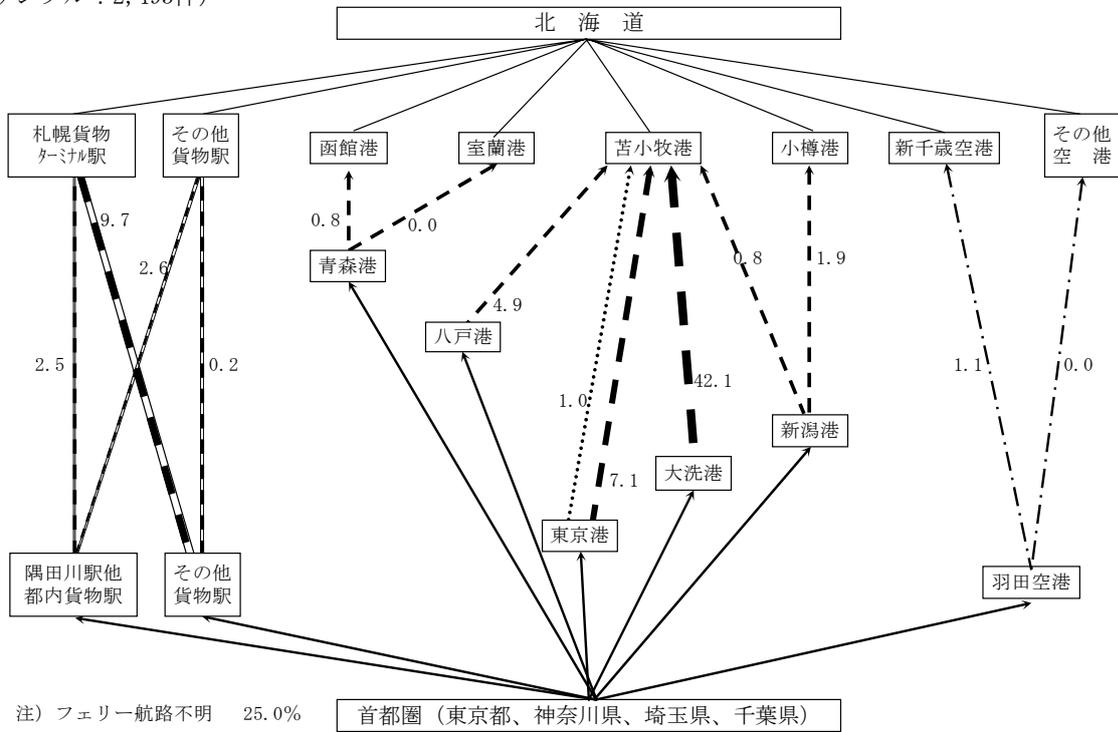
一方、鉄道コンテナ利用は13.6%であり、うち9.5%が福岡貨物ターミナルおよび北九州貨物ターミナル経由の貨物である。航空貨物は全体の0.6%を占めるが、その約90%が福岡空港経由の流動となっている。

2000年調査と比較すると、鉄道コンテナ利用の比率は1.1ポイント、航空利用の比率は0.4ポイント高まっている。

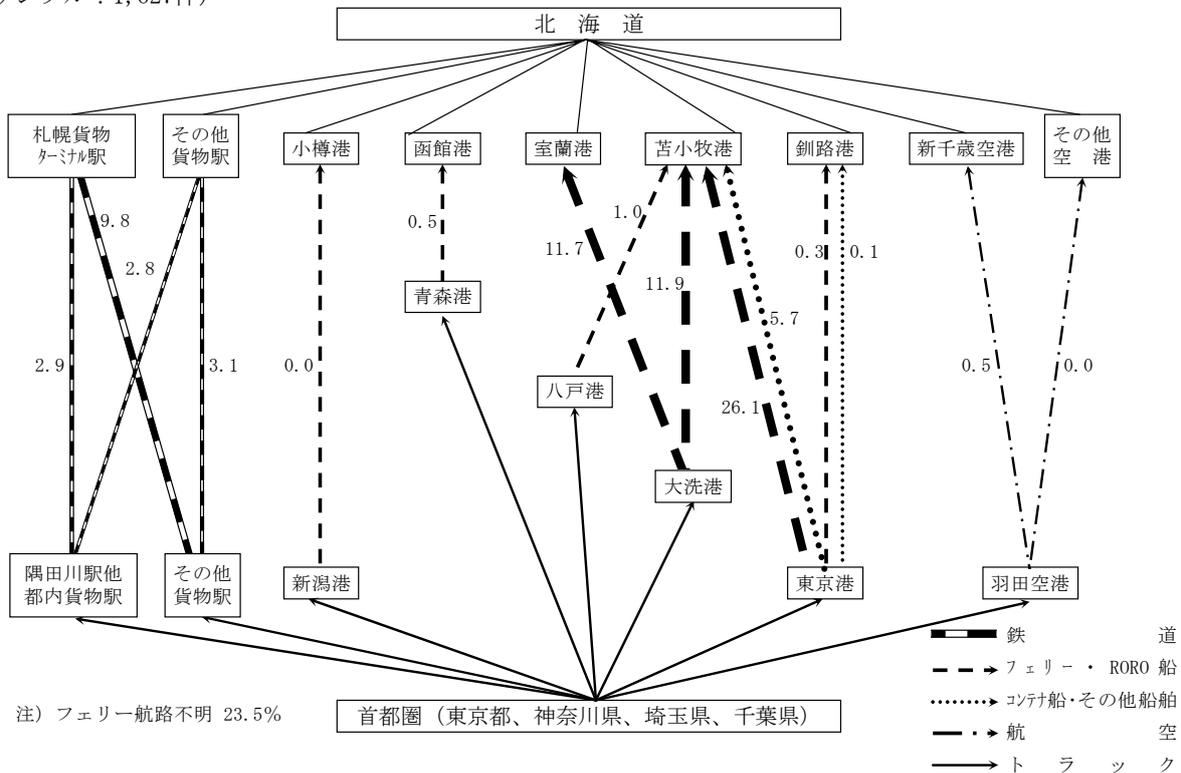
図3-3-48 首都圏発北海道向け貨物（軽・雑工業品）の輸送経路（重量ベース）

（3日間調査 単位：%）

【首都圏 → 北海道：2005年】
（サンプル：2,493件）



【首都圏 → 北海道：2000年】
（サンプル：1,627件）

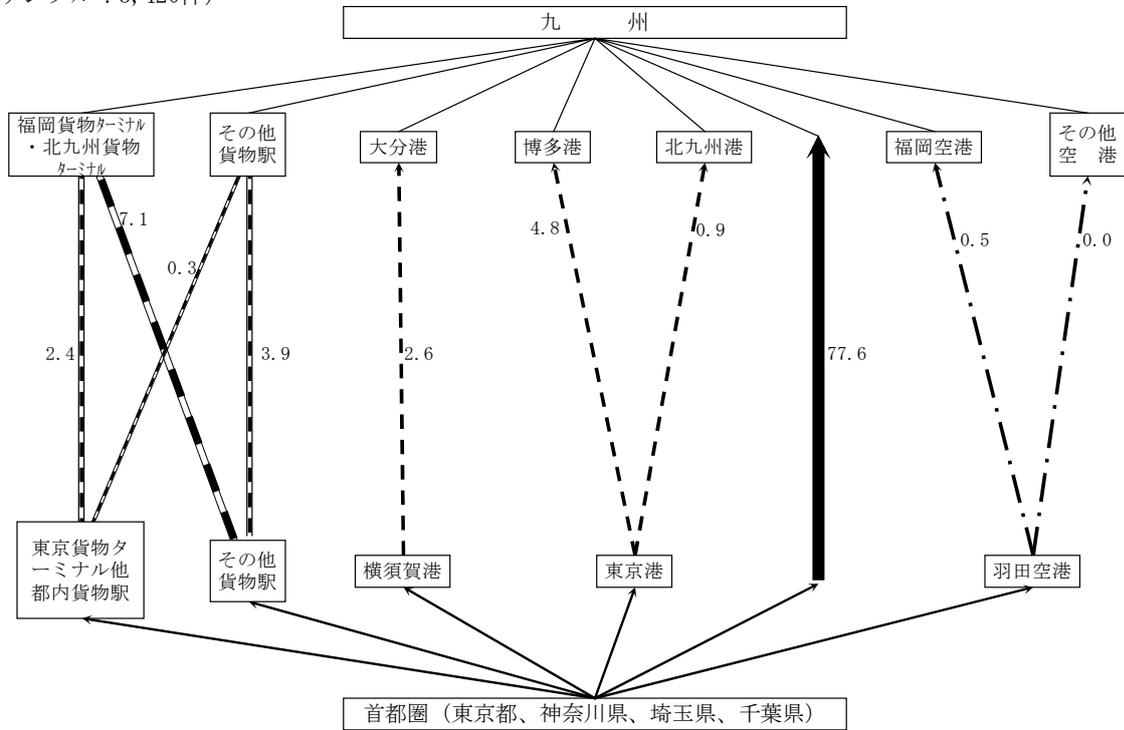


注) 図中の数字は、首都圏発北海道着の軽・雑工業品の全流動量に対する構成比を表わす。

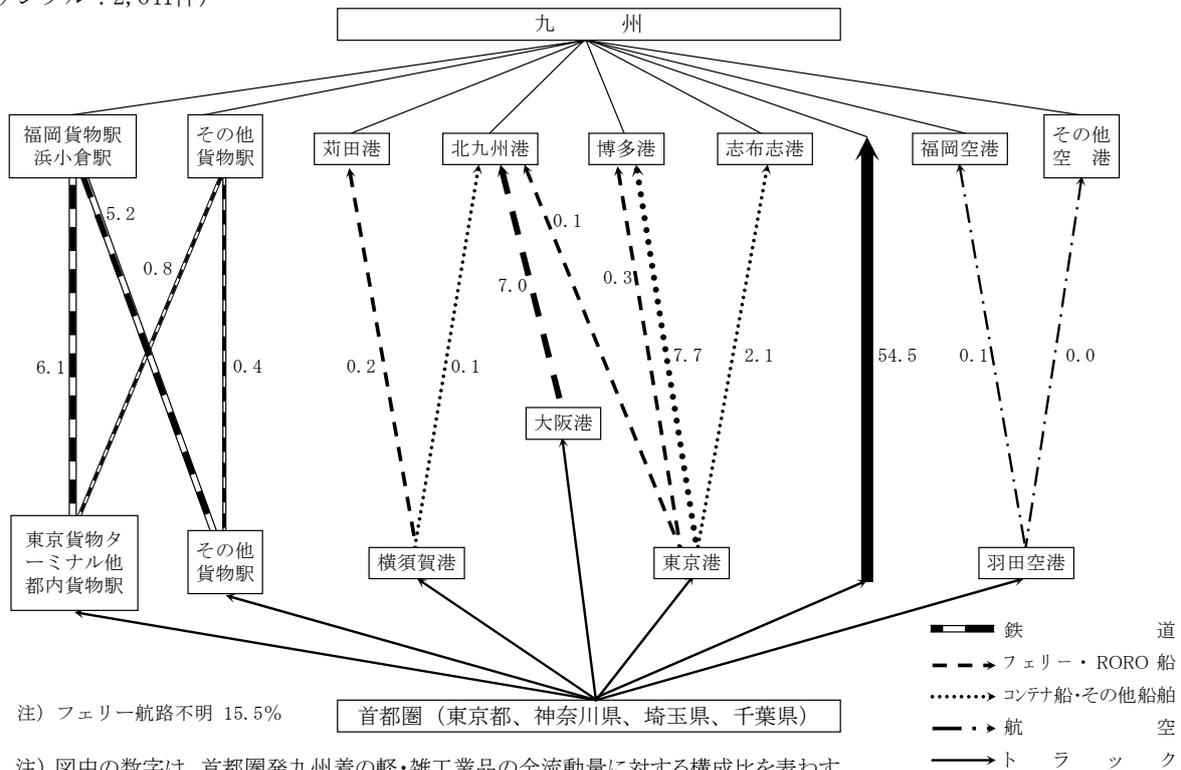
図 3-3-49 首都圏発九州向け貨物（軽・雑工業品）の輸送経路（重量ベース）

（3日間調査 単位：%）

【首都圏 → 九州：2005年】
（サンプル：3,420件）



【首都圏 → 九州：2000年】
（サンプル：2,641件）



3) 近畿発九州向け貨物の輸送経路

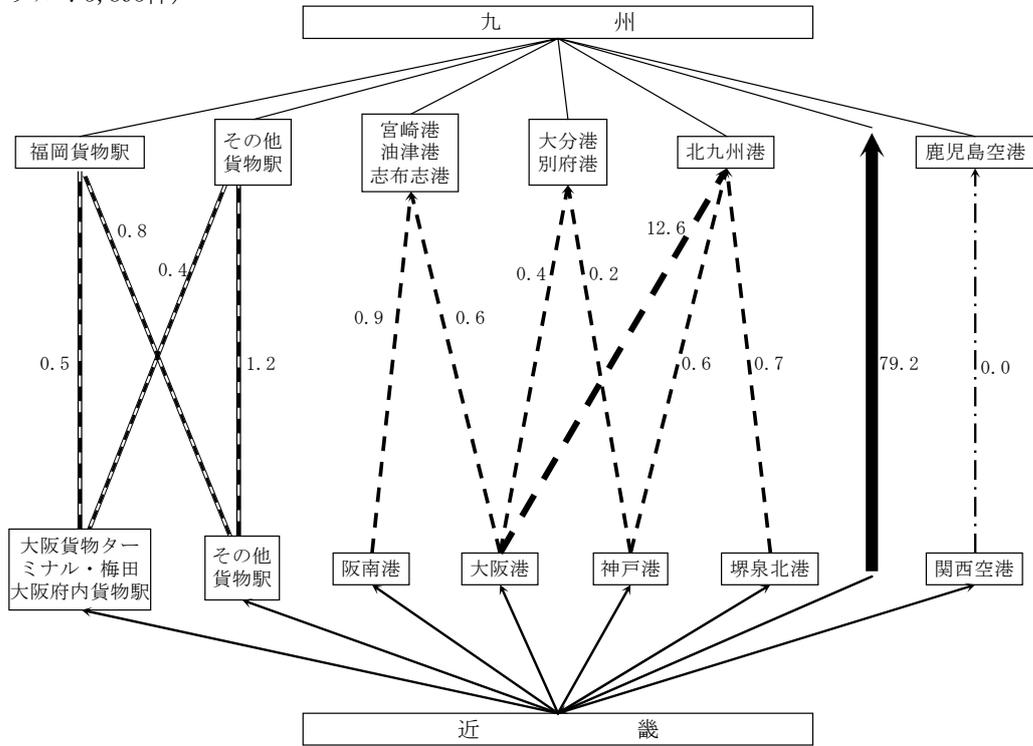
近畿発九州向けの場合は、トラック利用（陸送）が79.2%を占めており、フェリー・RORO船利用は15.9%となっている。航路的には、大阪港、神戸港、堺泉北港（泉大津港）阪南港から九州各港を結ぶ8航路が利用されており、このうち、北九州港経由の流動がフェリー・RORO船利用貨物の86.6%を占めている。また、鉄道コンテナ利用は2.9%であり、このうち福岡貨物ターミナルが1.3%である。なお、航空貨物については、関西～鹿児島便利用の貨物のみ該当があった。

2000年調査と比較すると、陸送の割合は21.9ポイントも増大しているが、前述したようにフェリー利用の有無については出荷時点において把握困難であるケースも想定されるため、陸送分の貨物流動の中にもフェリー利用貨物が含まれている可能性はあるものと推察される。

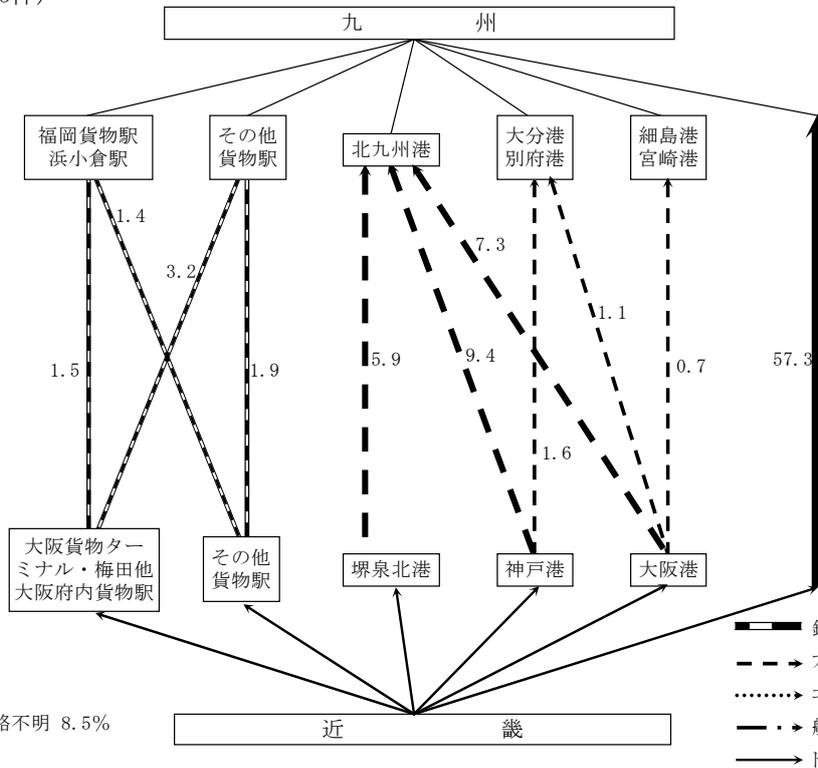
図 3-3-50 近畿発九州向け貨物（軽・雑工業品）の輸送経路（重量ベース）

（3日間調査 単位：％）

【近 畿 → 九 州：2005年】
（サンプル：5,895件）



【近 畿 → 九 州：2000年】
（サンプル：5,835件）



注) フェリー航路不明 8.5%

注) 図中の数字は、近畿発九州着の軽・雑工業品の全流動量に対する構成比を表わす。

- 鉄 道
- - - フェリー・RORO 船
- コンテナ船・その他船舶
- · - 航 空
- ト ラ ッ ク