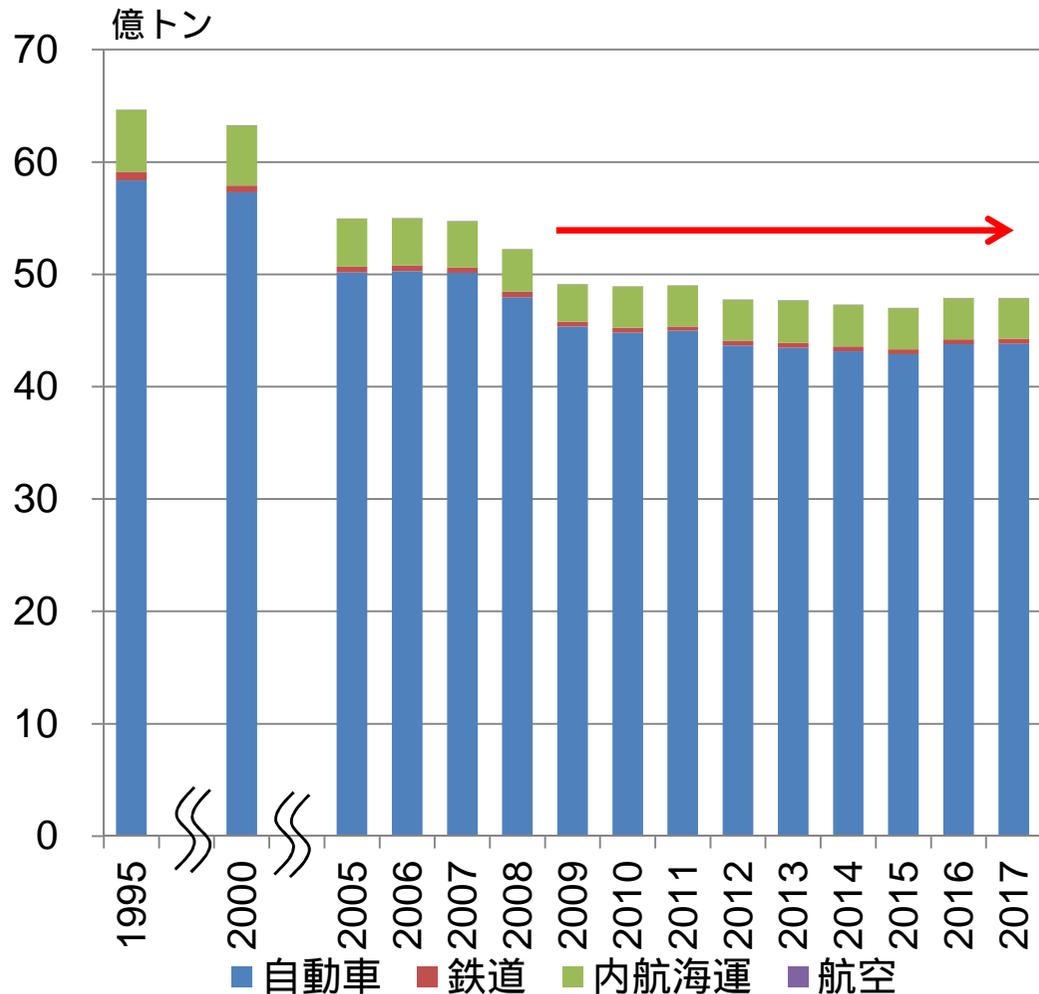


我が国の物流を取り巻く現状

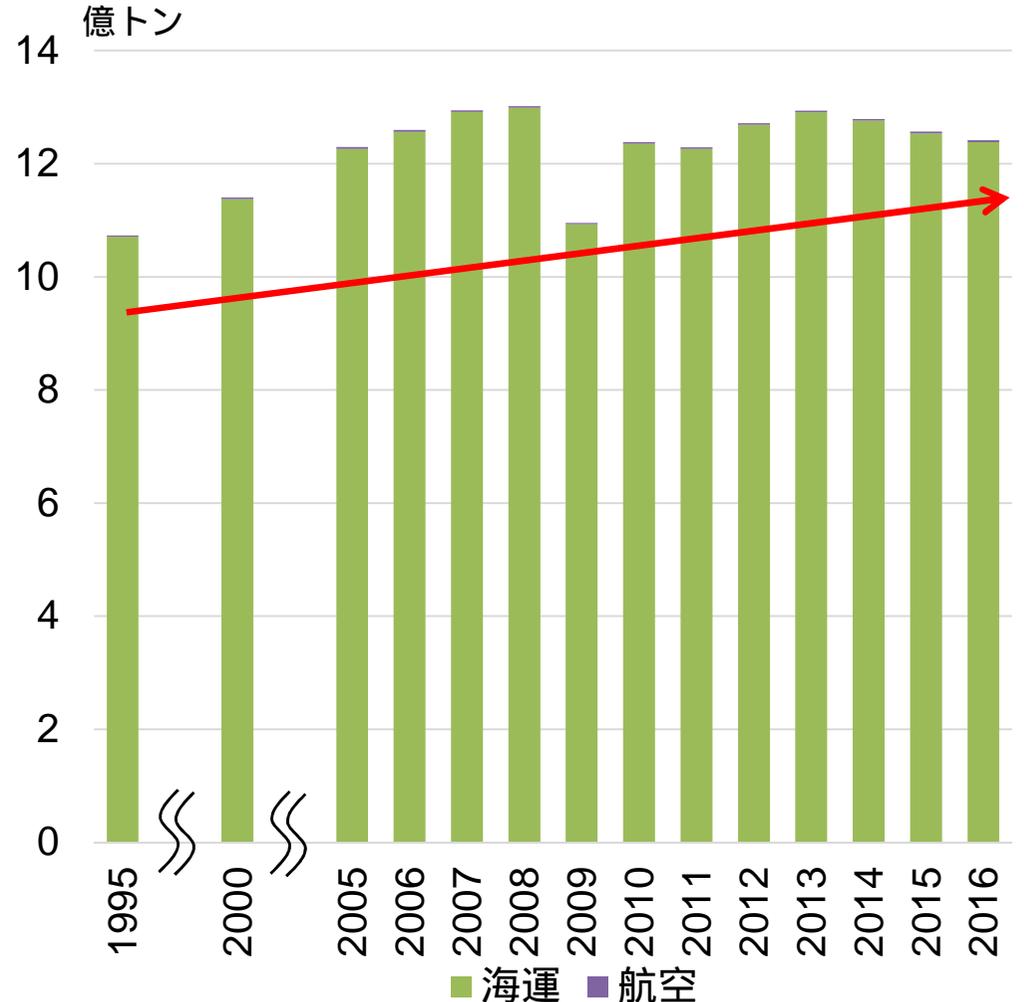
国内・国際貨物の輸送量の推移

国内貨物輸送量は、長期的に減少傾向にあったが近年は概ね横ばい。
 国際貨物輸送量は、リーマンショックによる減少がみられるものの、長期的には概ね増加。

< 国内貨物輸送量の推移 >



< 国際貨物輸送量の推移 >

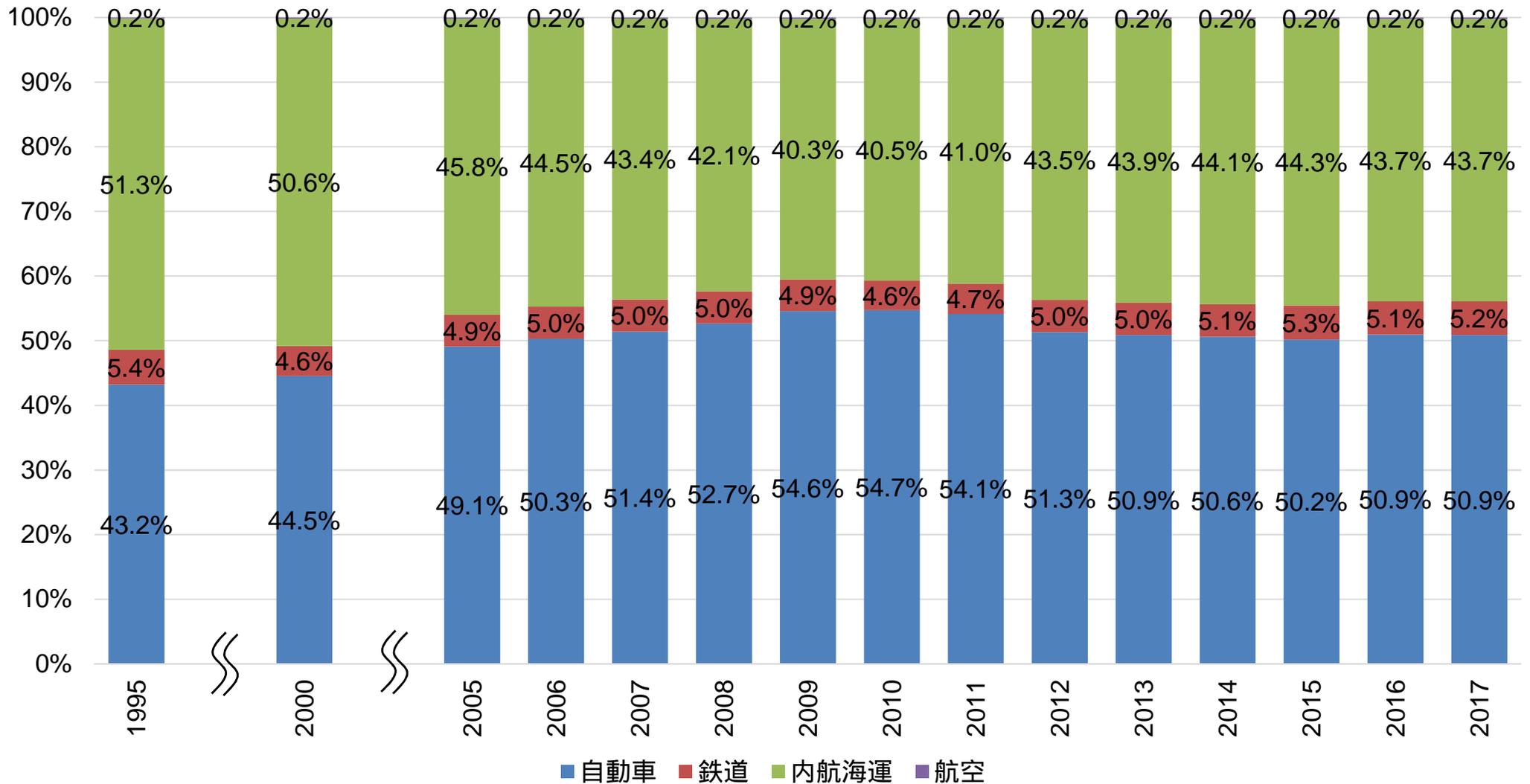


出典：国土交通省「自動車輸送統計調査」、「鉄道輸送統計調査」、「内航船舶輸送統計調査」、「航空輸送統計調査」より作成

出典：国土交通省「港湾統計、日本出入航空貨物路線別取扱実績」より作成

国内貨物の輸送分担率

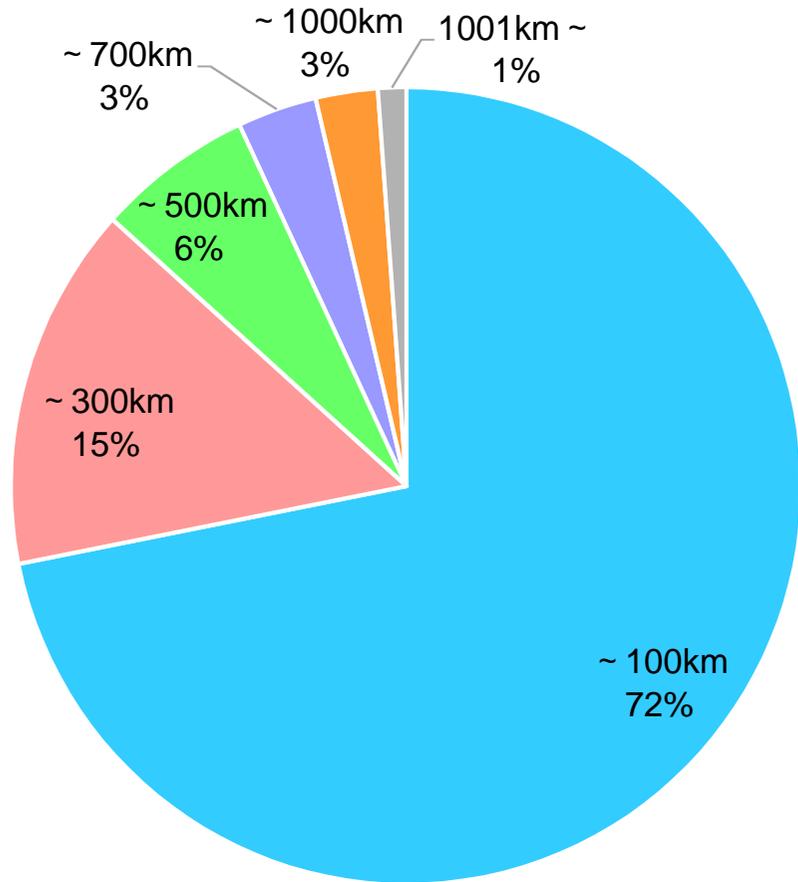
国内貨物の輸送トンキロでみた輸送分担率について、近年大きな変化は見られず、約5割を占める自動車は、国内貨物の輸送において引き続き重要な役割を担っている。



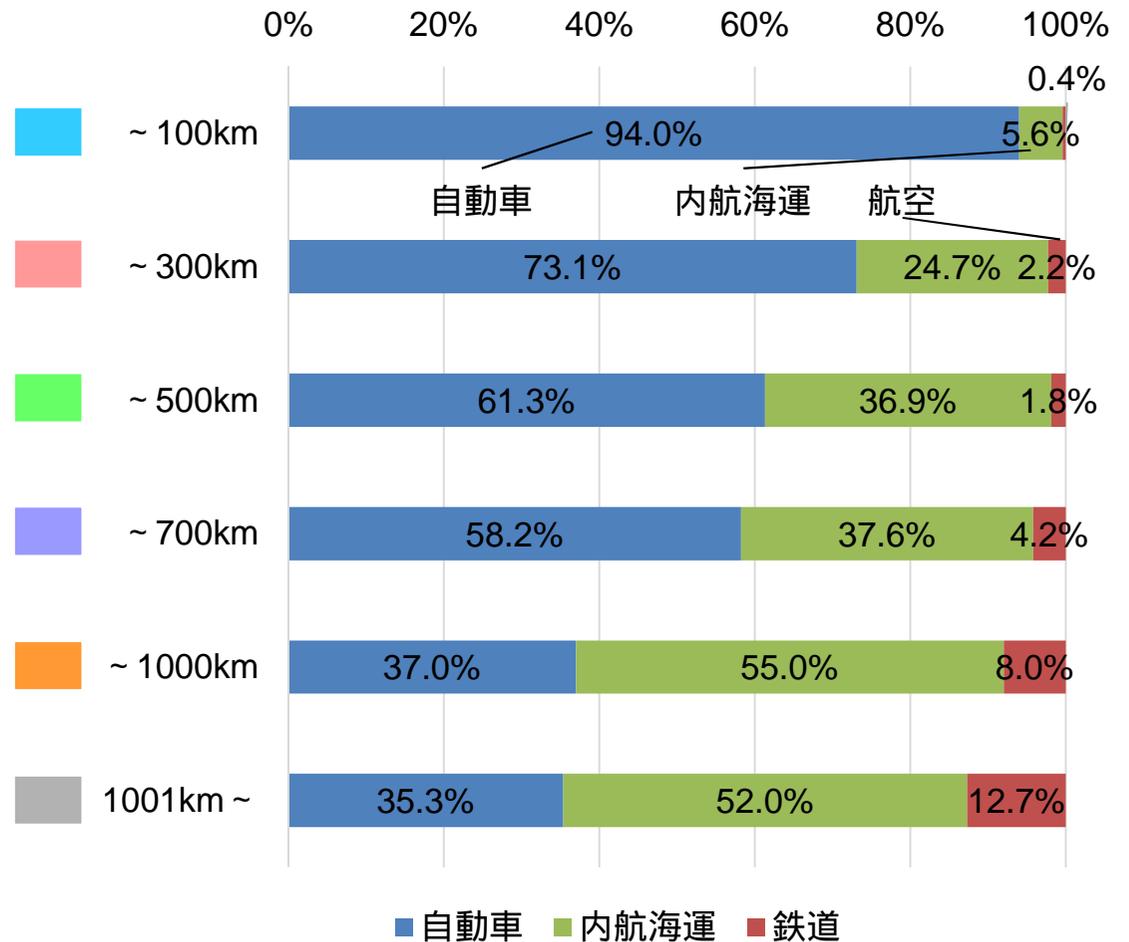
国内貨物の距離帯別輸送量と自動車・内航海運・鉄道の役割分担

トンベースでは100km以下の輸送が全体の約7割を占め、そのうち9割超を自動車が担っている。物流の小口化・多頻度化が進む中、自動車貨物輸送は、他の輸送機関の端末交通を含めた短距離・長距離輸送を支えている。

< 距離帯別輸送量 > (全モード)



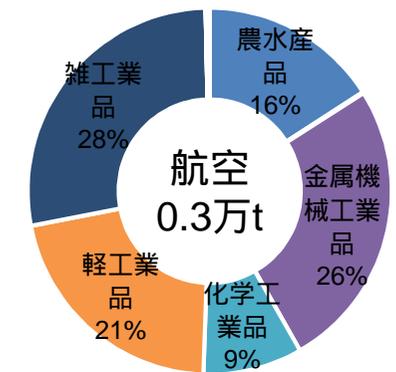
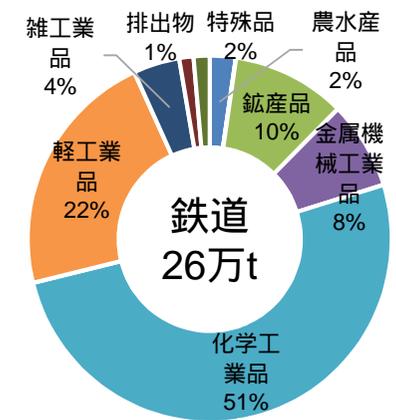
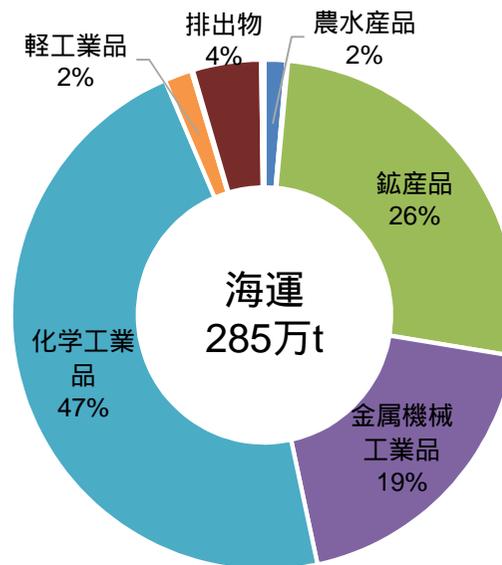
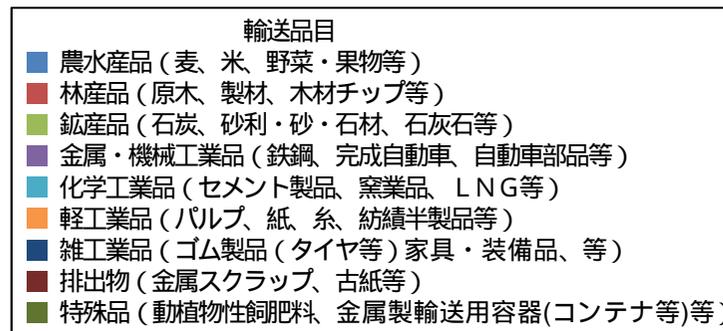
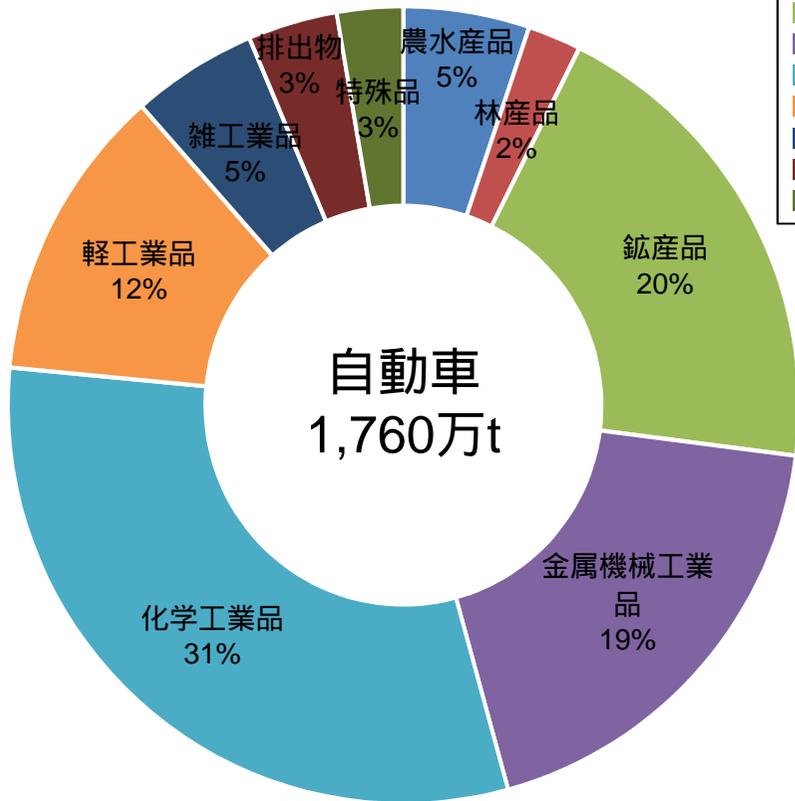
< 輸送機関別距離帯別輸送量 >



国内貨物の輸送機関別品目別輸送量

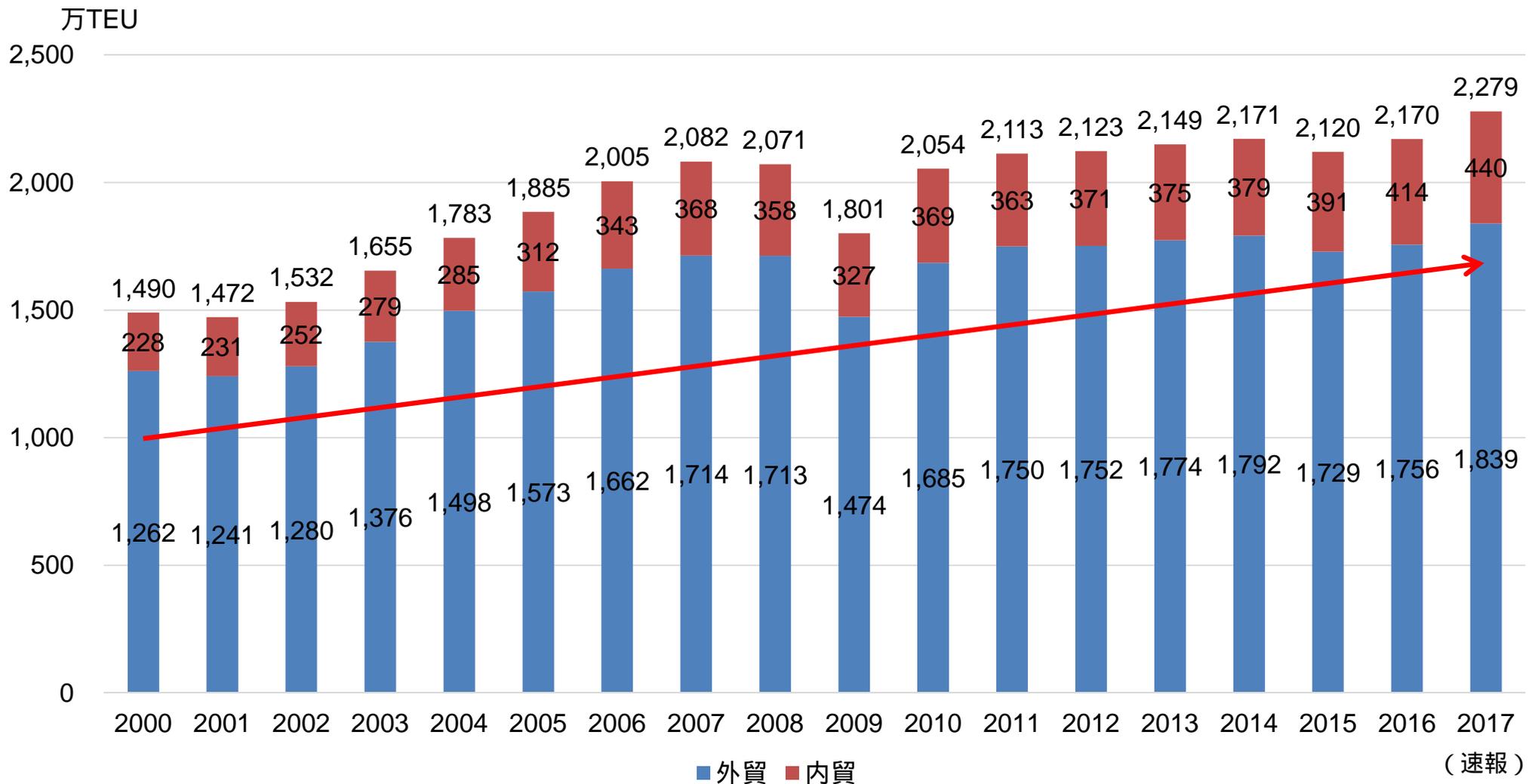
海運は鉱産品等の重量物輸送が、鉄道はセメントや石油等の定常ルートでの輸送が、航空は半導体等の高付加価値品の輸送に特長。他方、自動車は食料品から機械まで多様な品目の戸口輸送を支え、物流ネットワークの基盤としての役割を担っている。

< 品目別輸送量 (トンベース) >



国際海上コンテナ取扱量の推移

国際貨物のうち、多種多様な貨物を一度に運べ、その積みおろしも短時間で行うことができ、また、世界共通の規格を有するという特長を持つ海上コンテナの取扱量は増加傾向。我が国港湾における2017年（速報）の取扱量は、2014年の2,171万TEUを抜き、過去最高値を更新。



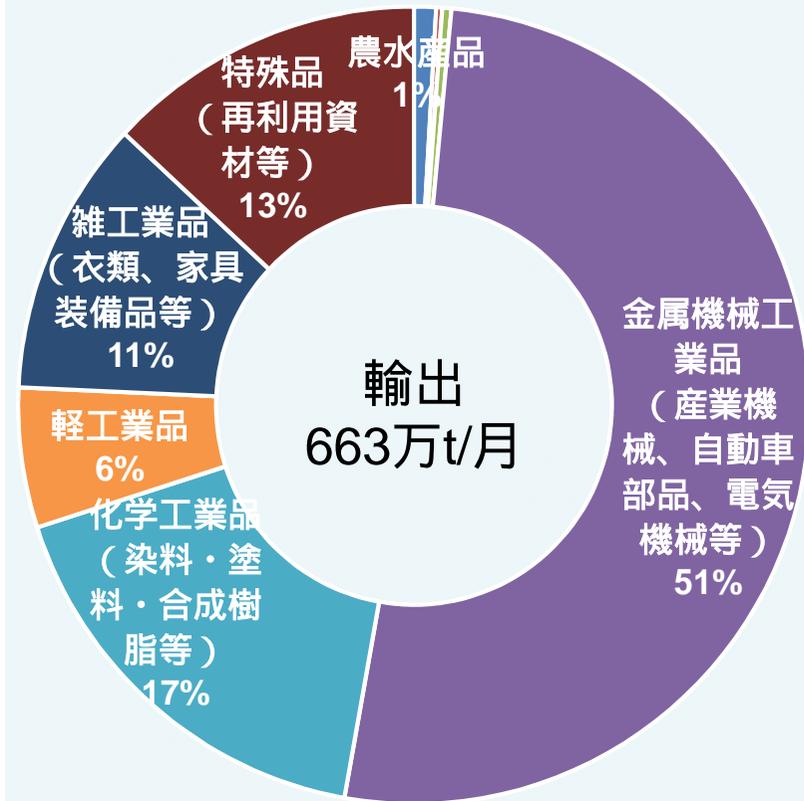
国際海上コンテナで輸送される貨物

国際海上コンテナで輸送される貨物は、食料品をはじめ、工業製品、家具や生活雑貨、工事用重機など、多種多様な貨物に及ぶ。

輸出貨物は、特に産業機械・自動車部品・電気機械が多い。

輸入貨物は、雑工業品や農水産品など生活関連品目（衣類、家具装備品、食品等）が多い。

<全コンテナ輸出品目>



<全コンテナ輸入品目>



金属機械工業品（自動車部品）



出典：東海環状地域整備推進協議会

「東海環状自動車道（東回り）10周年記念誌」

農林水産品（ペットフード）

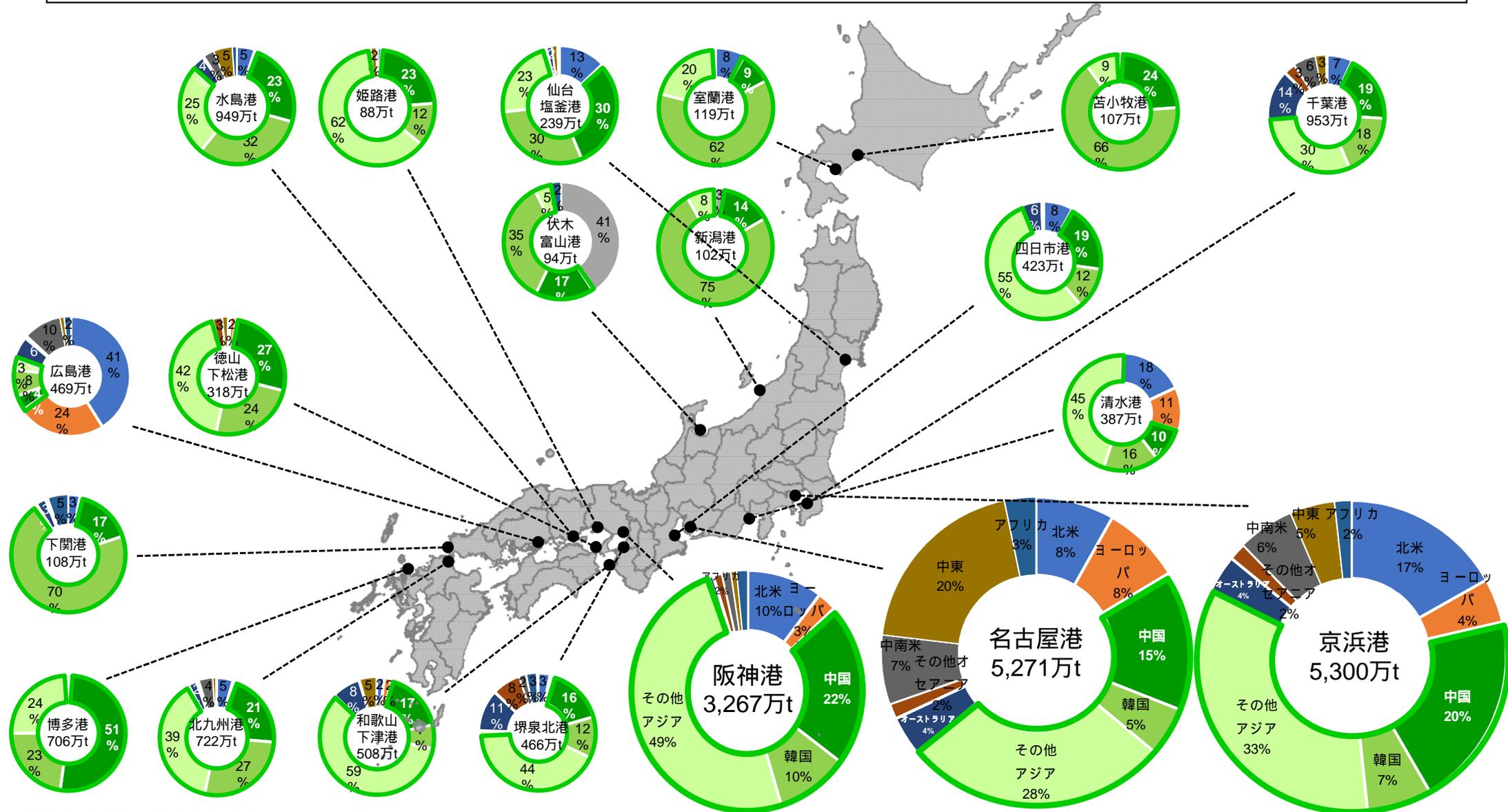


出典：産経新聞記事 2017.10.9

出典：国土交通省「平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成
 主な輸送手段がトレーラーで、国際海上コンテナで輸送された貨物の品目構成を集計

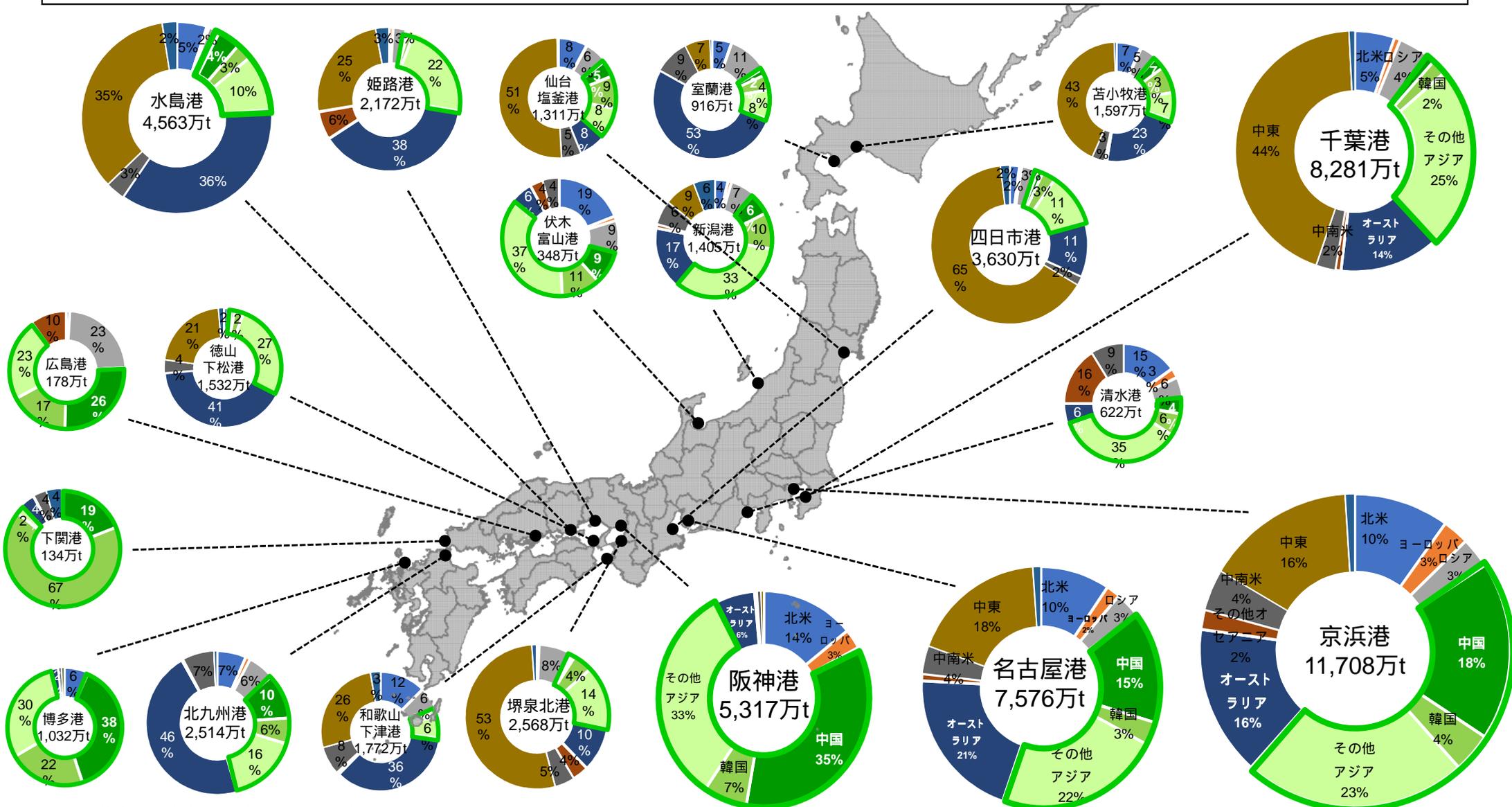
(参考) 主要な港湾における外貿(輸出)貨物主要相手国の状況

輸出相手国は、京浜港、阪神港、名古屋港以外の日本海側港湾では、中国・韓国をはじめとしたアジア諸国の比率が約9割を超える港湾もあるなど、アジアの割合が高くなっている。



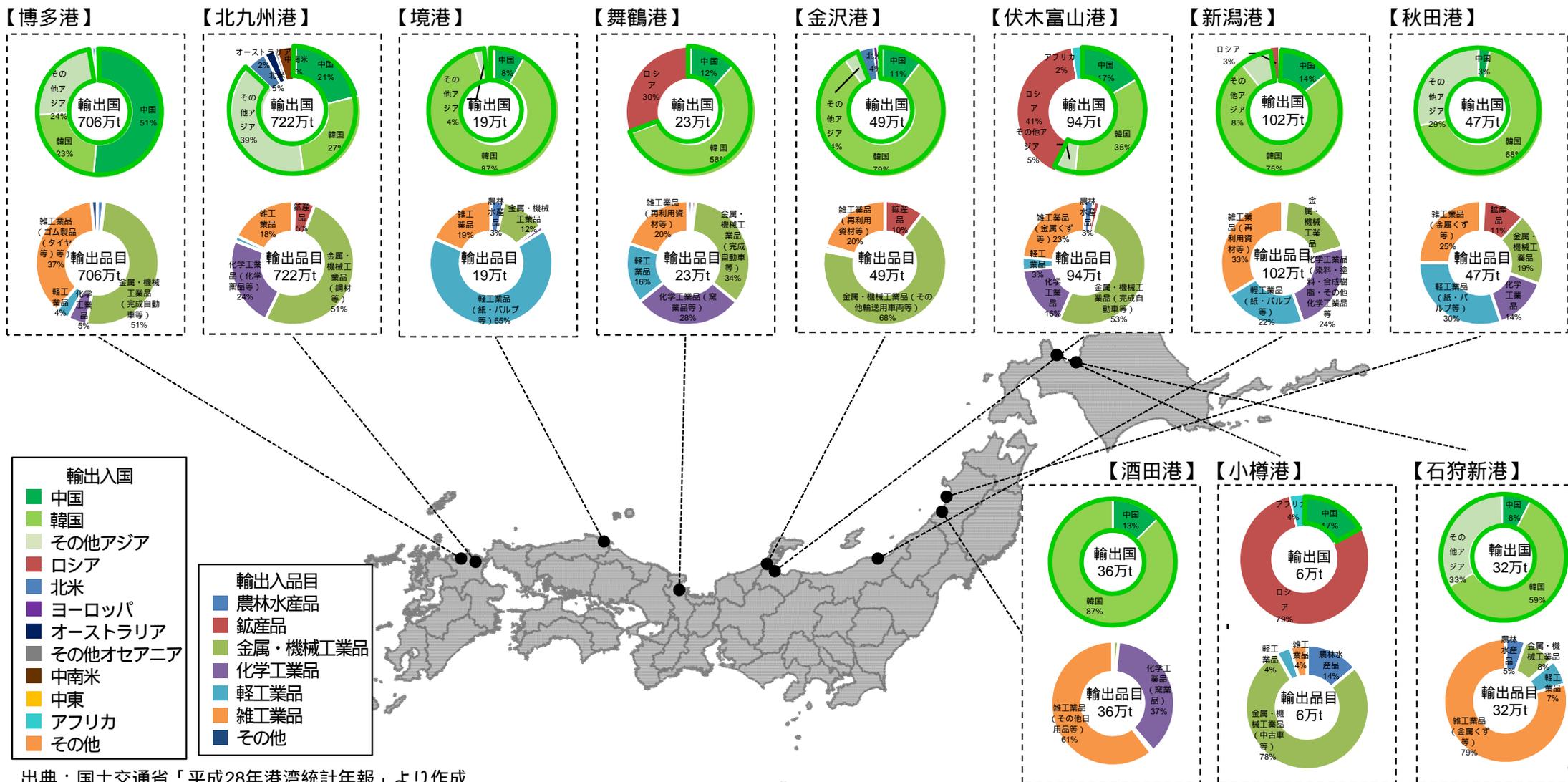
(参考) 主要港湾における外貿(輸入)貨物主要相手国の状況

輸入相手国は、石油、石炭、鉄鉱石などの資源の輸入により、千葉港や水島港など、中東、オーストラリアが大きな割合を占める港湾が見られる。



日本海側港湾における外貿の取扱動向(輸出)(1/2)

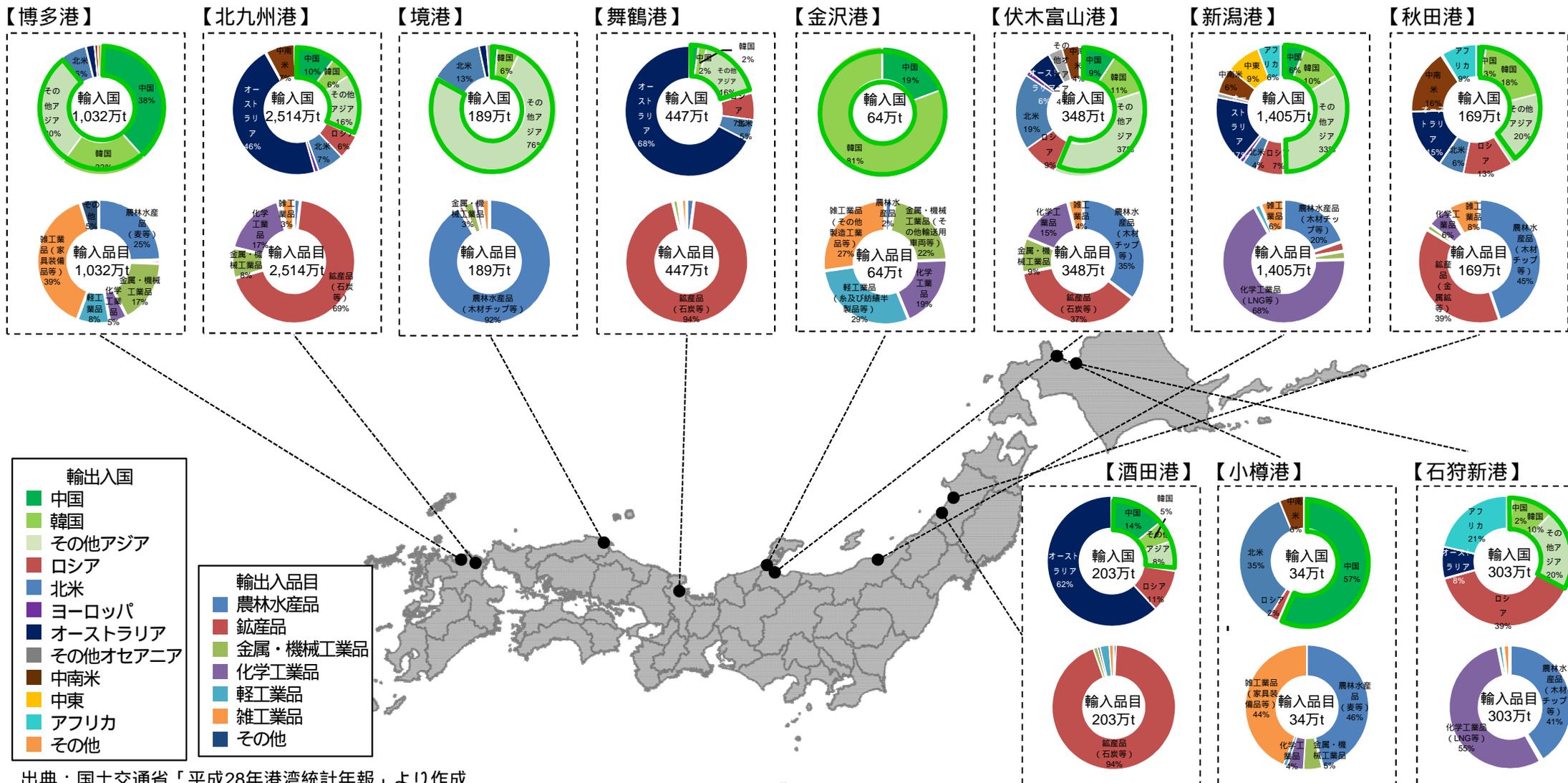
全国的な貨物取扱量で見ると、京浜港をはじめとする太平洋側港湾が中心である一方、日本海側港湾は、地域の産品を韓国・中国に輸出するなど、地域の産業活動を支えている。例えば、金沢港では建設用・鉱山用機械等が、博多港ではゴム製品(タイヤ等)等がコンテナで韓国・中国等に輸出されているなど、産業・地理的な特徴が反映されている



出典：国土交通省「平成28年港湾統計年報」より作成

日本海側港湾における外貿の取扱動向(輸入)(2/2)

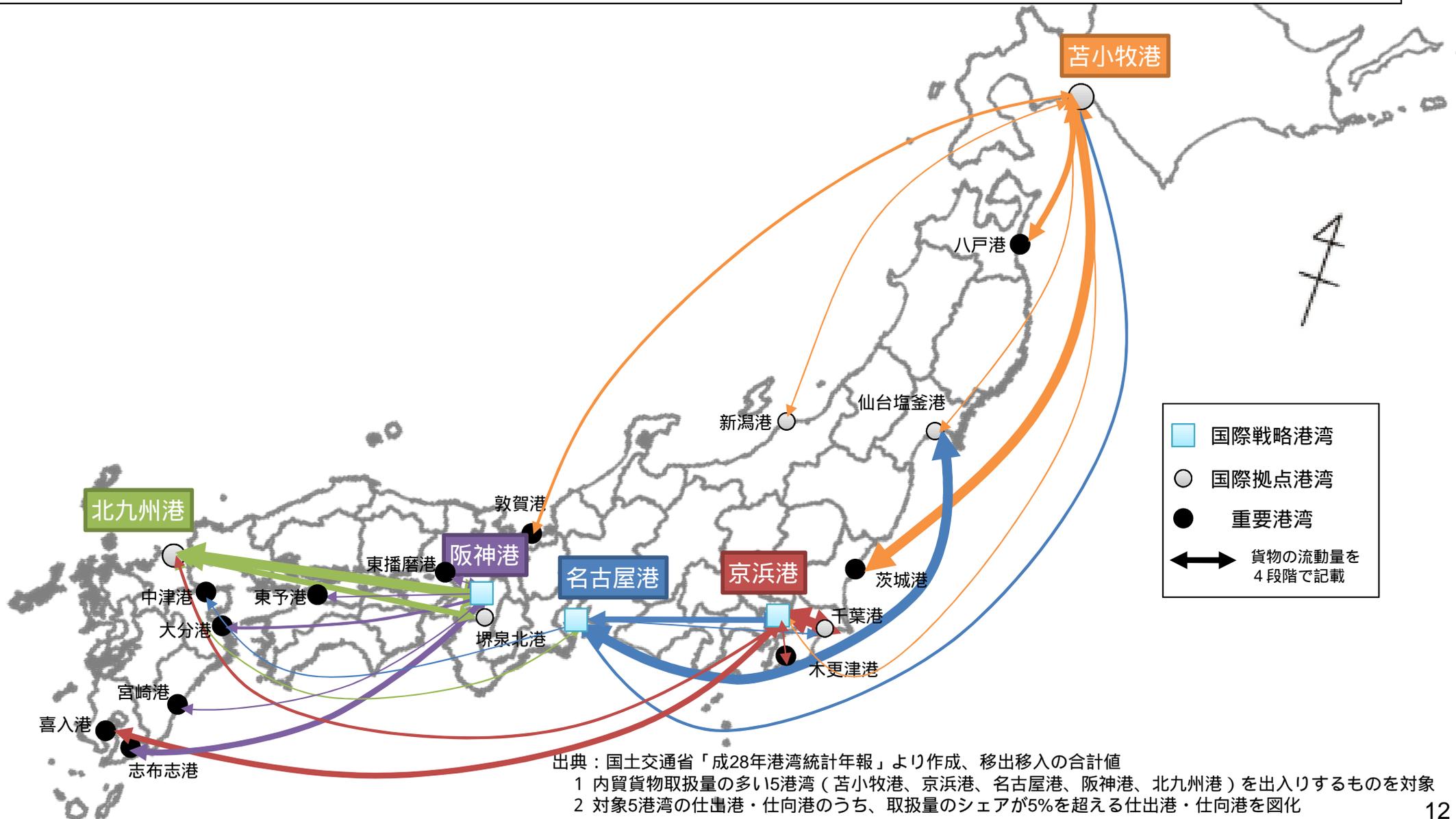
例えば、石狩新港では、地域の基幹産業である製紙業の原材料である木材チップをアフリカから、LNGをロシアから輸入するなど、産業・地理的な特徴が反映されている。



出典：国土交通省「平成28年港湾統計年報」より作成

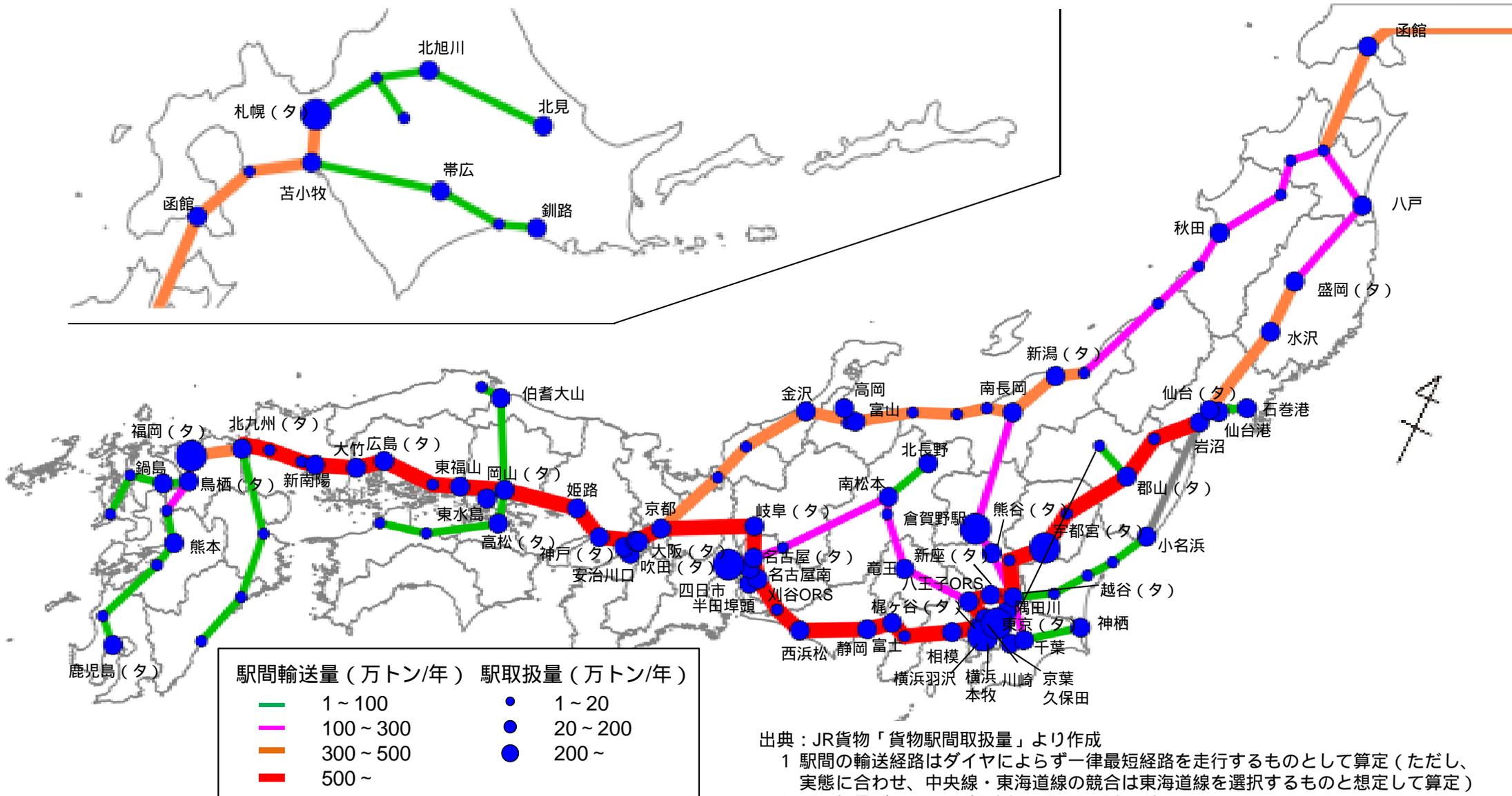
内貿貨物取扱量上位5港湾における内航海運の上位相手港

内貿貨物は、国際戦略港湾・国際拠点港湾間のみならず、新潟港や敦賀港も含めた日本海側港湾やその他の地方港湾との間についても流動が確認される。



鉄道貨物の取扱動向

鉄道貨物は、東京から名古屋、大阪、福岡にかけての幹線の輸送に加え、山梨、長野等への内陸輸送、大阪から北陸方面の輸送においても利用されている。



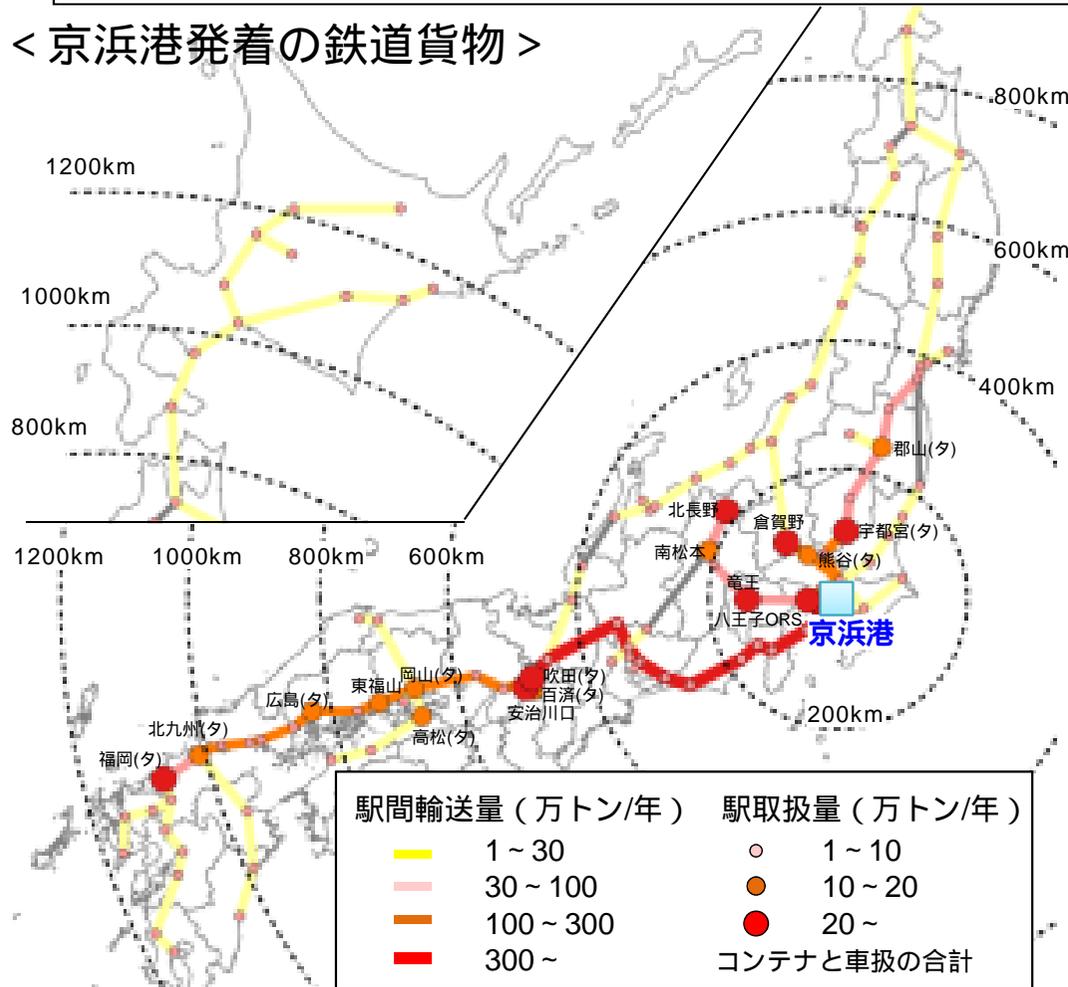
コンテナと車扱の合計

鉄道貨物の取扱動向

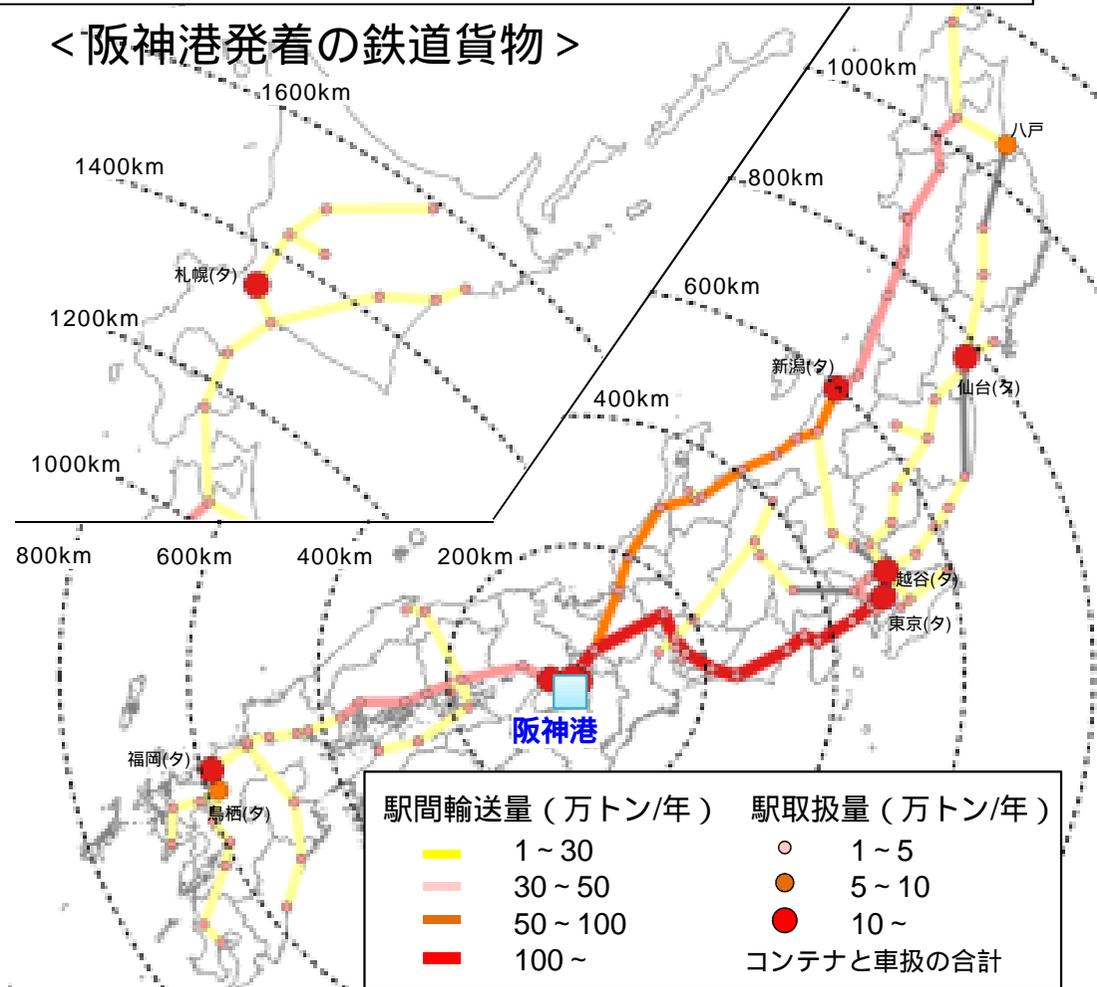
京浜港発着の鉄道貨物は、大阪、福岡にかけての幹線の輸送に加え、**栃木、群馬等への内陸輸送**においても利用されている。

阪神港発着の鉄道貨物は、東京、福岡にかけての幹線の輸送に加え、**山梨、長野等への内陸輸送**、大阪から北陸方面の輸送、北海道への長距離輸送においても利用されている。

< 京浜港発着の鉄道貨物 >



< 阪神港発着の鉄道貨物 >



出典：JR貨物「貨物駅間取扱量」より作成

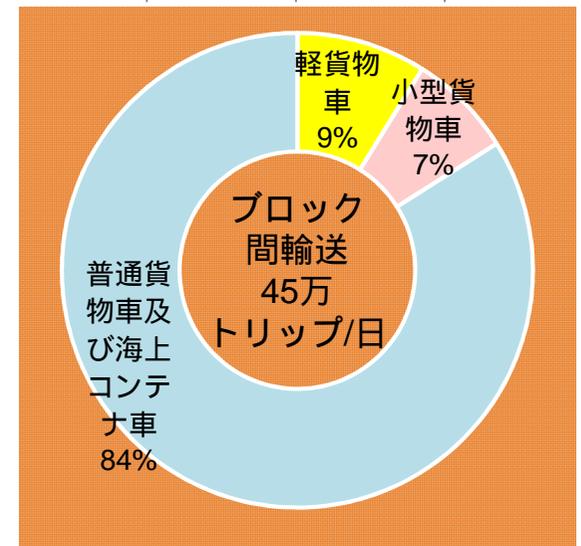
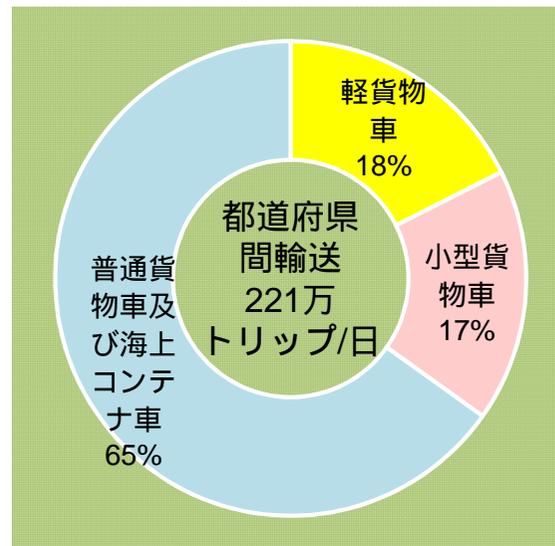
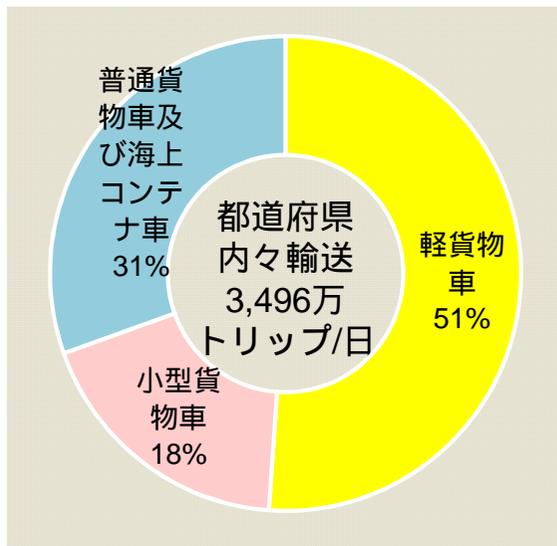
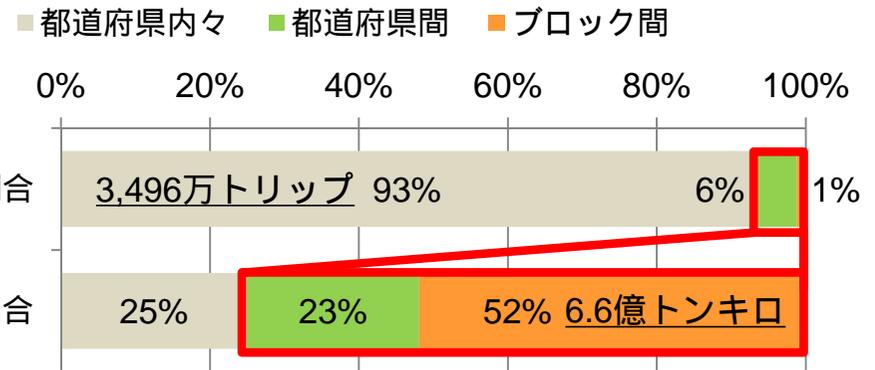
1 駅間の輸送経路はダイヤによらず一律最短経路を走行するものとして算定（ただし、実態に合わせ、中央線・東海道線の競合は東海道線を選択するものと想定して算定）

2 京浜港最寄駅（東京貨物ターミナル、川崎貨物駅、横浜羽沢駅、横浜本牧駅）、阪神港最寄駅（百済貨物ターミナル、安治川口駅、神戸貨物ターミナル）を発着する貨物のみを対象として集計

自動車による貨物輸送の状況

自動車による貨物輸送は、輸送数では都道府県内で完結する短距離輸送が9割以上を占めるが、輸送トンキロでは都道府県間、ブロック間の輸送が約7割。都道府県間、ブロック間の輸送では、積載量の大きな貨物車が多く利用されており、都道府県間、ブロック間を接続する高規格の道路が貨物車の輸送を支え、物流ネットワークの基盤としての役割を担っている。

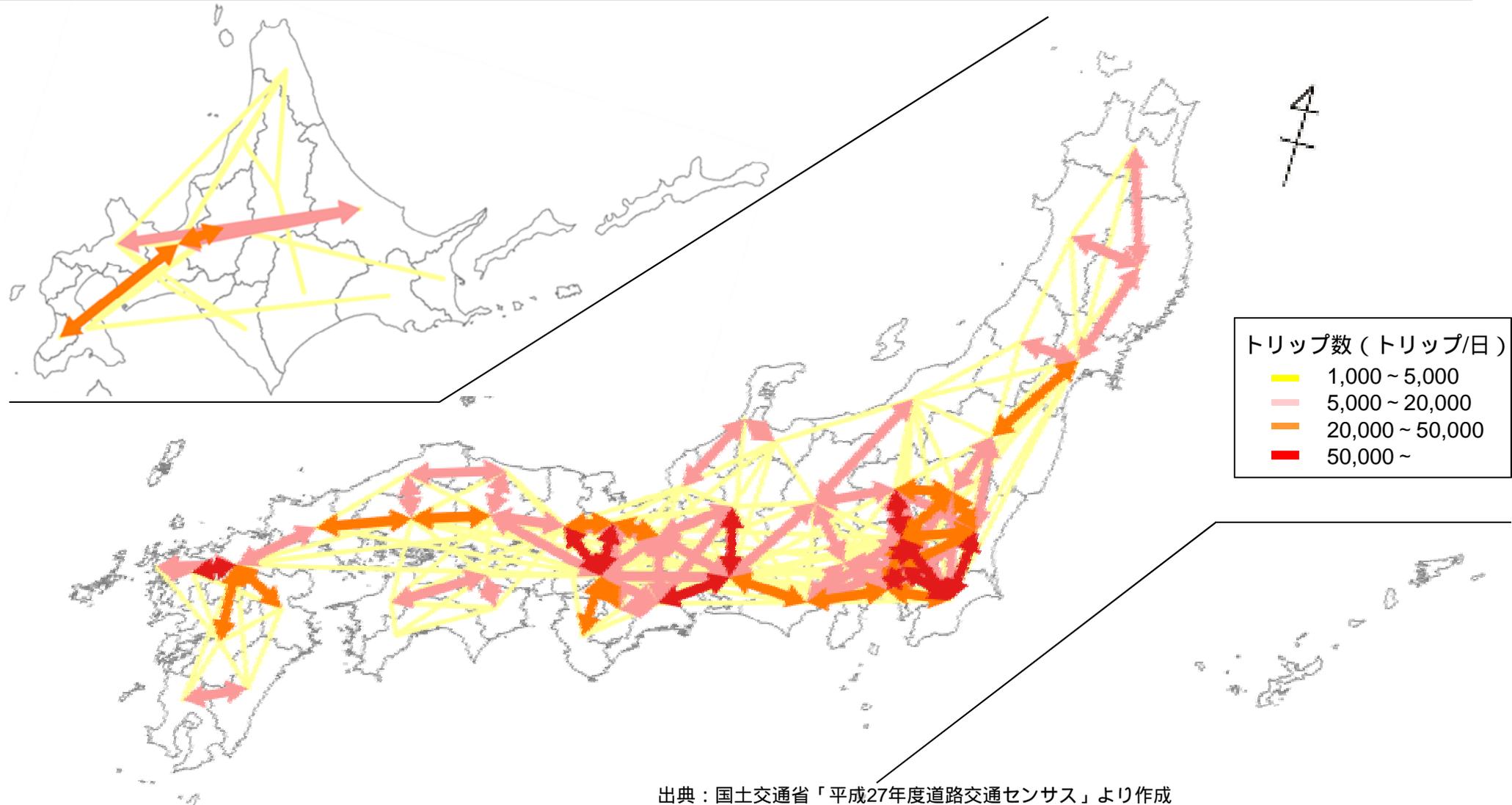
< 自動車による貨物の輸送状況 >



- 軽貨物車 (ナンバープレートが黄地に黒文字・黒地に黄文字かつ40~49,400~499のもの)
- 小型貨物車 (ナンバープレートが白地に緑文字・緑地に白文字かつ4,640~49,600~69,400~499,600~699のもの)
- 普通貨物車及び海上コンテナ車 (ナンバープレートが白地に緑文字・緑地に白文字かつ1,10~19,100~199のもの)

貨物自動車の都道府県間交通流動

貨物自動車による都道府県間の交通流動は、首都圏、中京圏、近畿圏といった大都市圏周辺部が多く見られる一方で、仙台、広島、福岡などのブロック中心都市を中心とした結びつきも確認される。

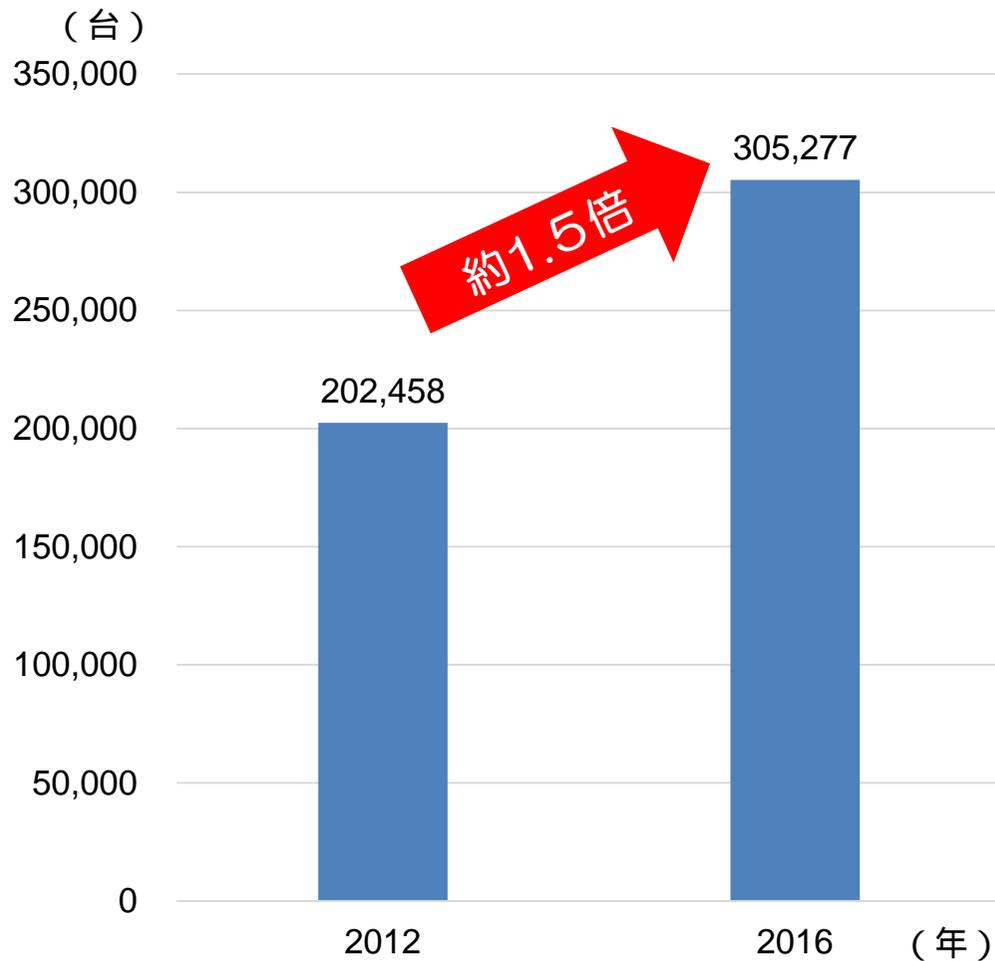


出典：国土交通省「平成27年度道路交通センサス」より作成
貨物車類のOD交通量のうち、都道府県を跨ぐもの（北海道については支庁間）を対象に集計

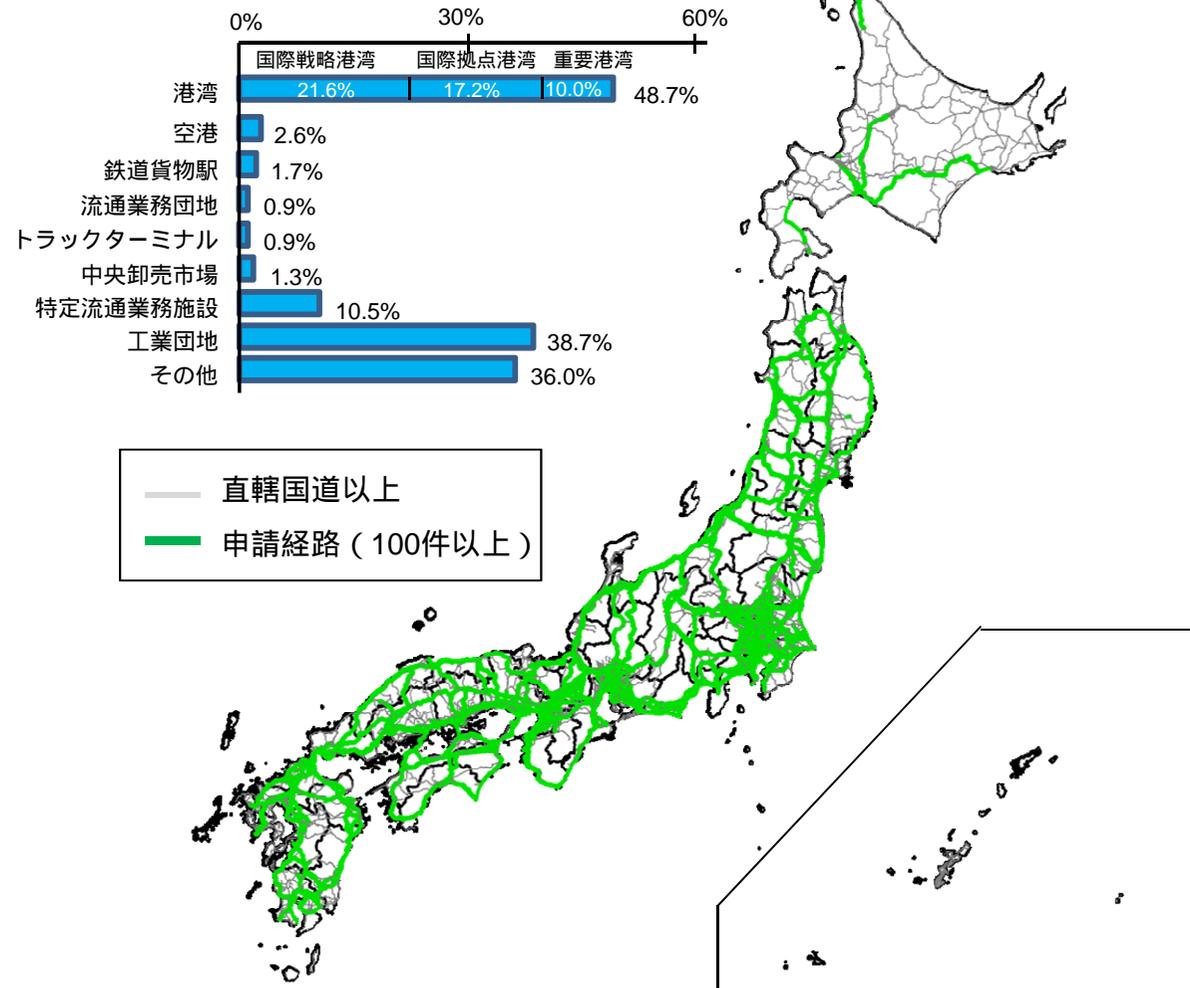
国際海上コンテナ車(40ft背高)の輸送状況

国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可台数は5年間で1.5倍に増加。
 国際海上コンテナ車は港湾等を発着地とし、全国に広域的にコンテナを輸送している。

< 国際海上コンテナ車(40ft背高)の許可台数 >



< 国際海上コンテナ車(40ft背高)の発着地とルート >



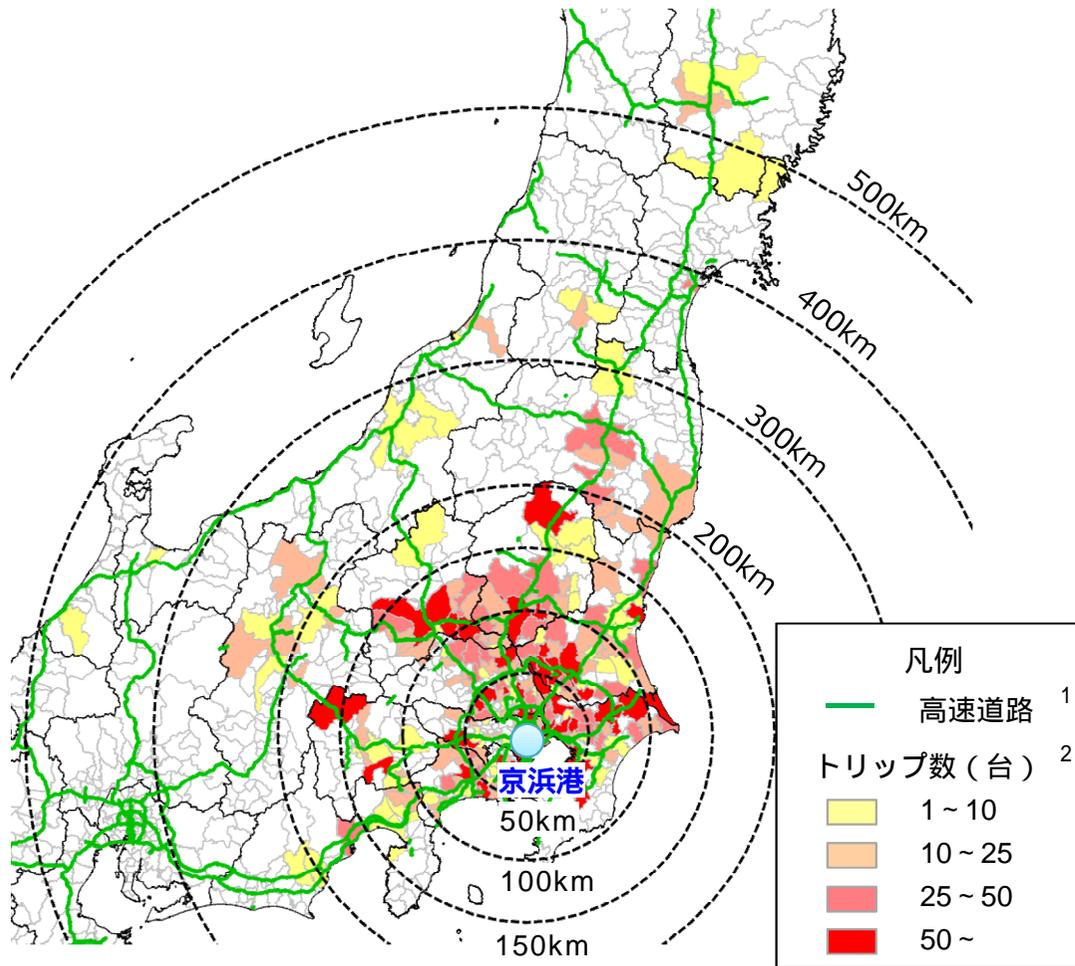
出典：国土交通省「特殊車両通行許可データ」より作成

発着地別申請件数は、特車申請データをデータ上の発着地に近接する拠点類型に計上。発着地に近接する拠点が複数ある場合は重複して計上。17

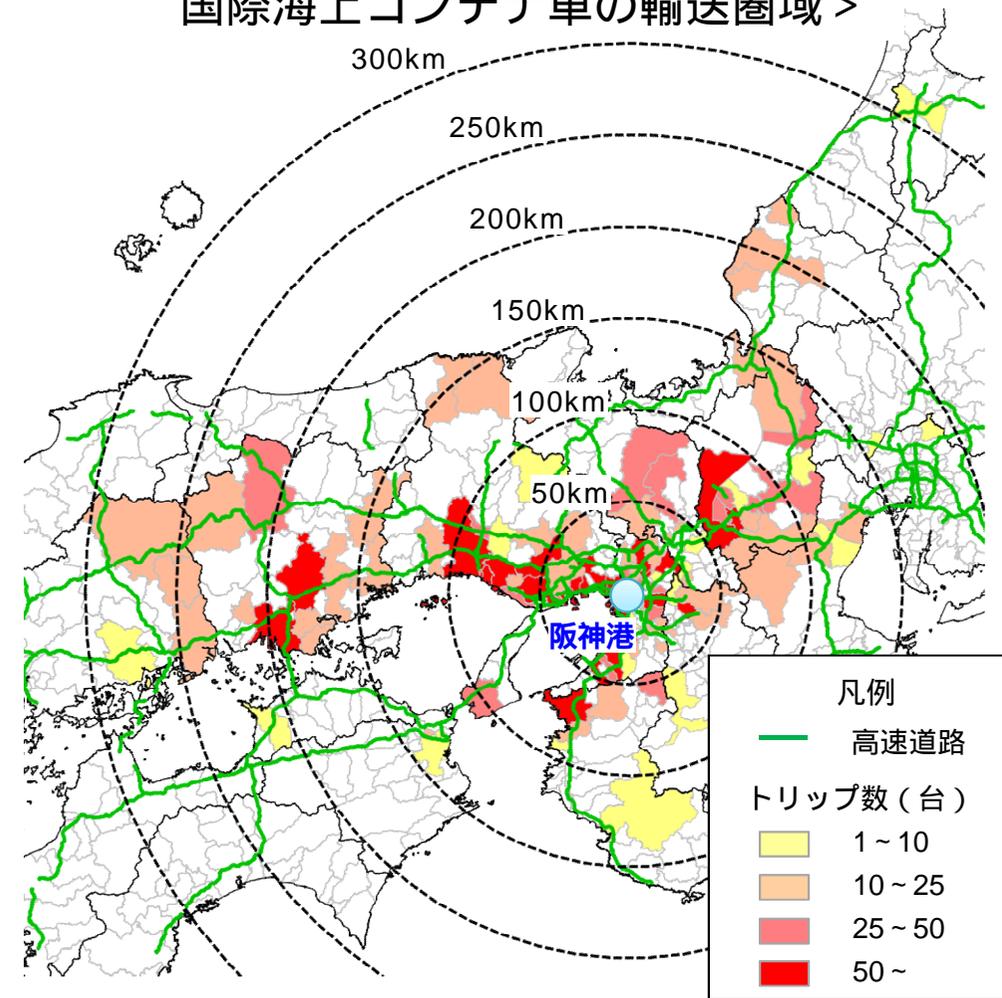
国際海上コンテナ車の輸送圏域

国際戦略港湾である京浜港、阪神港を発着する国際海上コンテナ車の輸送圏域は、臨海部周辺のみならず、高規格幹線道路に沿って内陸部まで広範囲に広がっている。

< 京浜港を発着する
国際海上コンテナ車の輸送圏域 >



< 阪神港を発着する
国際海上コンテナ車の輸送圏域 >



出典：国土交通省「平成27年度自動車起終点調査」より作成

1 高速道路として高速自動車国道、都市高速、公社公団の管理する道路を表示

2 京浜港（東京港、横浜港、川崎港）、阪神港（大阪港、神戸港）を発着する、輸送品目が国際海上コンテナのトリップのみを対象として集計