

平成22年 第9回全国貨物純流動調査（物流センサス） 結果のポイント ①

平成24年4月 国土交通省

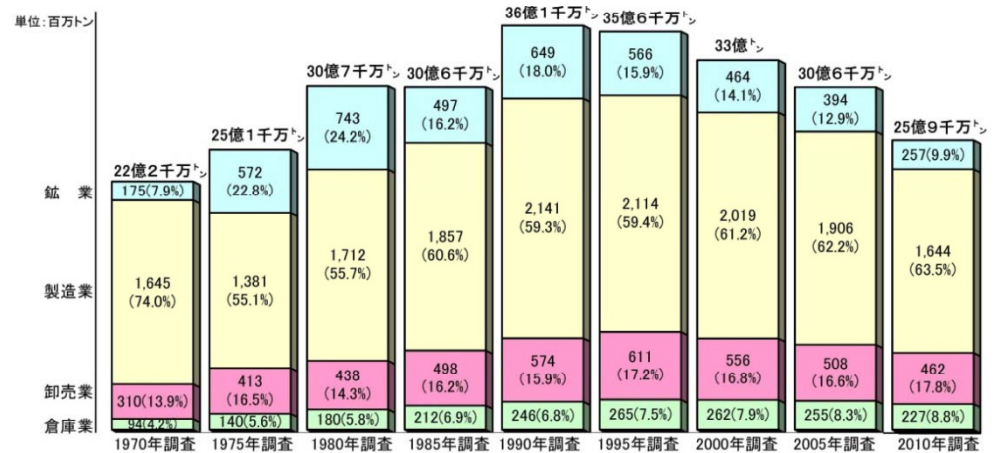
貨物の詳細な流動実態を純流動(※)として把握し、物流に係る各種の基盤整備や施策検討のための基礎資料を提供することを目的として、昭和45年(1970年)以来5年ごとに実施。(統計法に基づく「一般統計調査」)

※純流動: 貨物そのものに着目し、出発点から到着点までを一区切りの動きとして捉える流動。輸送機関別に貨物の動きを捉える総流動と対の概念。

1. 貨物純流動量の減少

年間貨物量は前回調査から15.4%の減少。
(1975年調査と同水準まで減少)

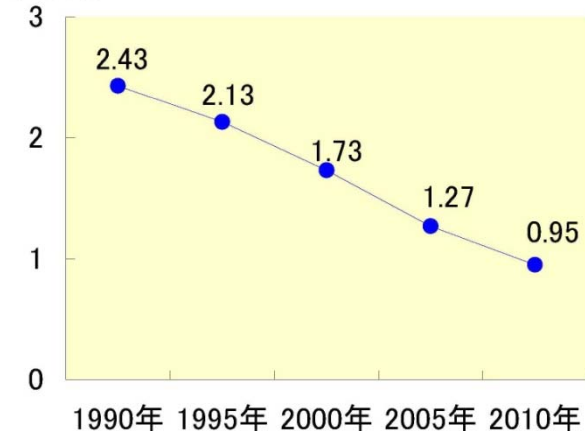
年間貨物純流動量の推移(出荷産業別)



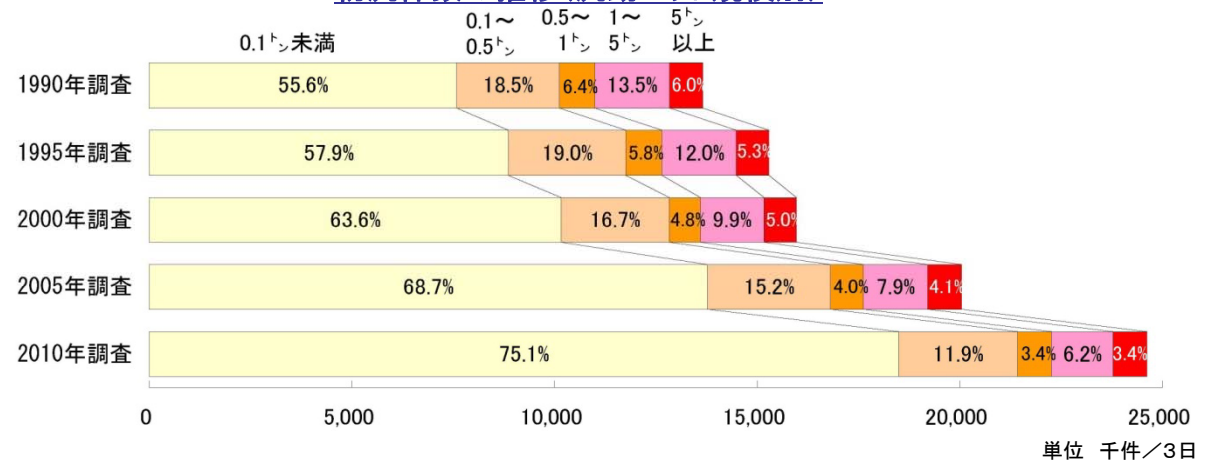
2. 貨物の小口化 (小ロット化)

貨物1件当たりの貨物量(流動ロット)は減少し、**貨物の小口化は更に進行。**
小口貨物の増加(0.1トン未満が75.1%)により、**件数ベースの物流量は増加。**

流動ロットの推移



物流件数の推移(流動ロット規模別)



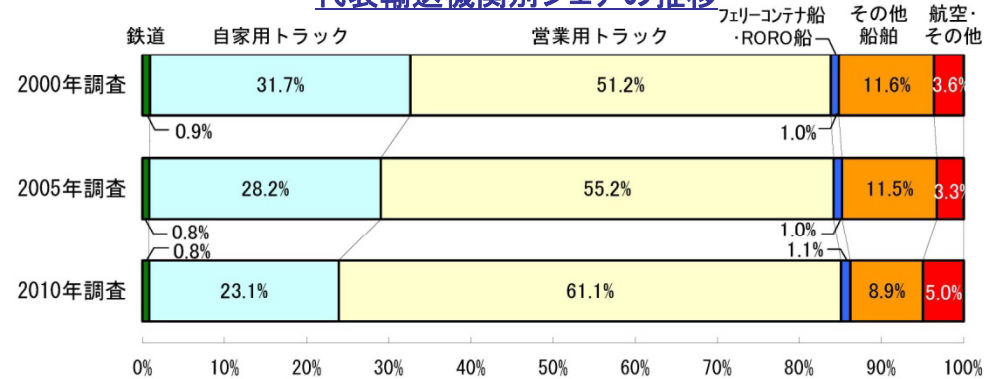
平成22年 第9回全国貨物純流動調査（物流センサス） 結果のポイント ②

3. 輸送機関の8割はトラック

代表輸送機関(※)の84.2%はトラックとなっており、海運は10.0%、鉄道は0.8%のシェア。

※代表輸送機関とは、輸送経路で利用した輸送手段のうち、最も長い距離を利用した輸送手段をいう。

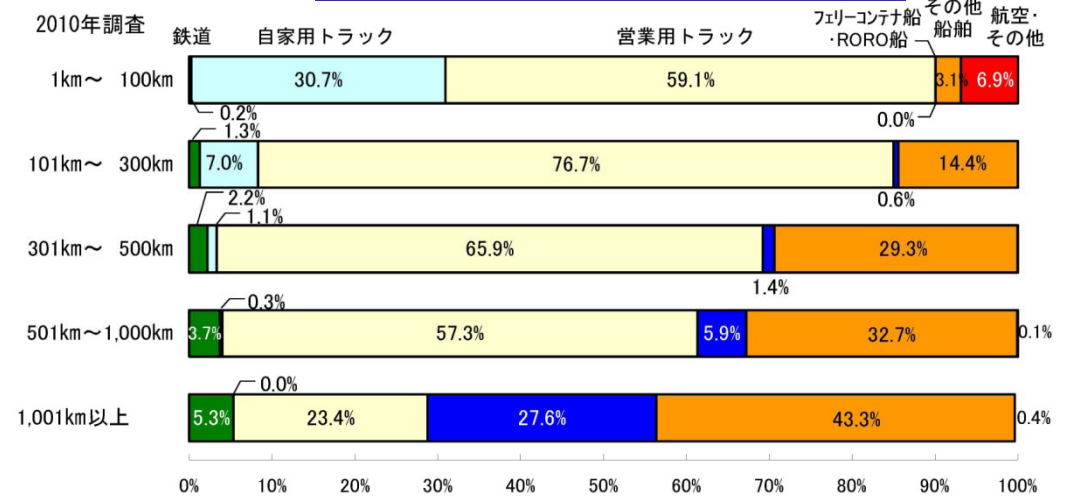
代表輸送機関別シェアの推移



4. 長距離輸送は海運・鉄道

長距離輸送において高まる海運・鉄道のシェア。
(輸送距離1000km以上においては、海運70.9%、鉄道5.3%のシェア)

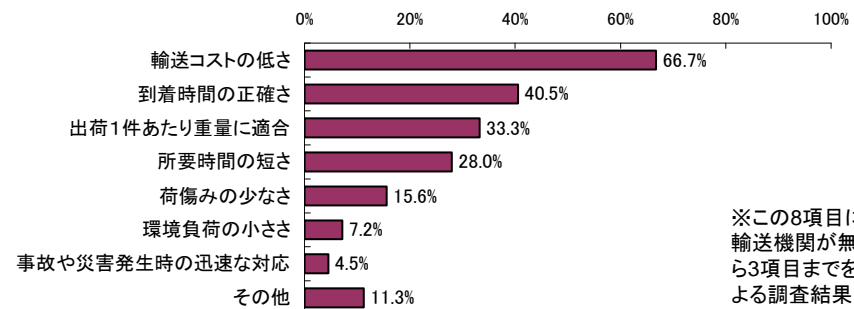
輸送距離帯別にみた代表輸送機関別シェア



5. 輸送機関の選択はコスト重視

代表輸送機関の選択にあたっては、「**輸送コストの低さ**」を最重要視

輸送機関の選択理由



※この8項目に「届先地に対して他の輸送機関が無い」を加えた9項目から3項目までを選ぶ複数回答方式による調査結果