

平成24年度
ユニットロード貨物流動調査
調査概要

国土交通省港湾局

目 次

1. 調査の目的	1
2. 調査の沿革	1
3. 調査の根拠法令	1
4. 調査の対象	1
5. 抽出方法及び調査内容	2
6. 調査票	2
7. 調査の時期	2
8. 調査の方法	3
9. 結果の概要	3
10. 集計結果	4
(1) 内航コンテナ船・RORO船の貨物流動実態	4
(2) 内航自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態	16
(3) 外航RORO船・自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態	20
(4) 前回調査との比較分析	27
(参考1) 調査票	29
(参考2) 月間値の推計手法	33

1. 調査の目的

本調査は、内貿ユニットロード貨物（コンテナ船・RORO船・自動車航送船により運搬されるもの）の流動実態を把握するとともに、対岸諸国（中国・韓国・ロシア等）との海上輸送量が増大していることを鑑み、外貿ユニットロード貨物（RORO船、自動車航送船により運搬されるもの）の流動実態を把握することにより、複合一貫輸送に対応した効率的な物流体系を構築するための基礎資料を得ることを目的とする。

2. 調査の沿革

本調査は、昭和60年度、平成元年度、5年度、12年度に実施しており、平成19年度以降は、5年周期で実施。平成24年度より、外貿ユニットロード貨物流動調査票が新たに追加され、調査の名称を「内貿ユニットロード貨物流動調査」から「ユニットロード貨物流動調査」に変更した。

3. 調査の根拠法令

統計法第9条第1項に基づく一般統計調査として実施。

4. 調査の対象

ア 内貿ユニットロード貨物流動調査

① コンテナ船・RORO船貨物流動調査

コンテナ船・RORO船により運航され、不特定荷主を集荷対象とする内貿定期航路を運航する船舶運航事業者

② 自動車航送船利用動向調査

不特定荷主を集荷対象とする内貿定期航路を運航する自動車航送船に乗船した車両（トラック、トレーラ等の貨物を運搬するものに限る。）の運転手。

ただし、自動車航送船に係る対象航路は発港、着港の双方が本州、北海道、四国、九州、沖縄本島（離島を除く）に所在する航路

イ 外貿ユニットロード貨物流動調査

③ RORO船・自動車航送船貨物流動調査

RORO船・自動車航送船により運航され、不特定荷主を集荷対象とする外貿定期航路を運航する船舶運航事業者。

ただし、対象航路は日本と対岸諸国（中国、韓国、ロシア）を結ぶ航路（船舶運航事業者が貨物の陸上流動に関する情報を有していない場合は、補足調査先として記入された海運貨物取扱業者（フォワーダー））

5. 抽出方法及び調査内容

	調査名	調査対象事業者	調査内容・調査期間
	貨物流動調査		
内 貿 ユ ニ ッ ト ロ ー ド 貨 物 流 動 調 査	①内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査	内航コンテナ船・RORO船の運航事業者	・平成24年11月1ヶ月間の任意の4航海を対象として、調査対象貨物の輸送形態、貨物の出発地から到着地までの輸送の流れ(内陸輸送を含む)、貨物の内容等を把握する。
	②内航自動車航送船利用動向調査	内航自動車航送船(離島航路を除く)を利用する調査対象車両の運転手	・平成24年11月1ヶ月間の任意の2日間を対象として、調査対象車両の特性、積載している貨物の出発地から到着地までの流動、貨物の内容等を把握する。
外 貿 ユ ニ ッ ト ロ ー ド 貨 物 流 動 調 査	③外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査	外航RORO船・自動車航送船の運航事業者	・平成24年11月1ヶ月間の任意の4航海を対象として、調査対象貨物の輸送形態、貨物の出発地から到着地までの輸送の流れ(国内の内陸輸送を含む)、貨物の内容等を把握する。
	補足調査	外航RORO船・自動車航送船を利用するフォワーダー(海運貨物取扱事業者)等	・外航RORO船・自動車航送船の運航事業者が把握していない調査項目について、フォワーダー等に対する補足調査により把握する。

6. 調査票

巻末参考資料のとおり。

7. 調査の時期

ア 内貿ユニットロード貨物流動調査

① コンテナ船・RORO船貨物流動調査

平成24年11月1日から11月30日までの1カ月間のうちの4航海

② 自動車航送船利用動向調査

平成24年11月1日から11月30日までの1カ月間のうちの2日間

イ 外貿ユニットロード貨物流動調査

③ RORO船・自動車航送船貨物流動調査

平成24年11月1日から11月30日までの1カ月間のうちの4航海

8. 調査の方法

ア 内貿ユニットロード貨物流動調査

- ① コンテナ船・RORO船貨物流動調査
船舶運航事業者に調査票を配布、記入いただいて回収
- ② 自動車航送船利用動向調査
自動車航送船運航事業者経由で自動車航送船に乗船した車両運転手に調査票を配布、記入いただいて回収

イ 外貿ユニットロード貨物流動調査

- ③ RORO船・自動車航送船貨物流動調査
船舶運航事業者に調査票を配布、記入いただいて回収
(補足調査については海運貨物取扱業者に調査票を配布、記入いただいて回収)

9. 結果の概要

今回調査の調査票別回収結果は、以下に示すとおりである。

表－1 調査別の回収結果

調査の種類	調査対象事業者数	回収事業者数	回収率
① 内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査	30	24	80.0%
② 内航自動車航送船利用動向調査	38	37	97.4%
③ 外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査	13	12	92.3%
補足調査	91	48	52.7%

注) 以下、「10. 集計結果」に示すデータは、月間輸送量に基づく数値である。

10. 集計結果

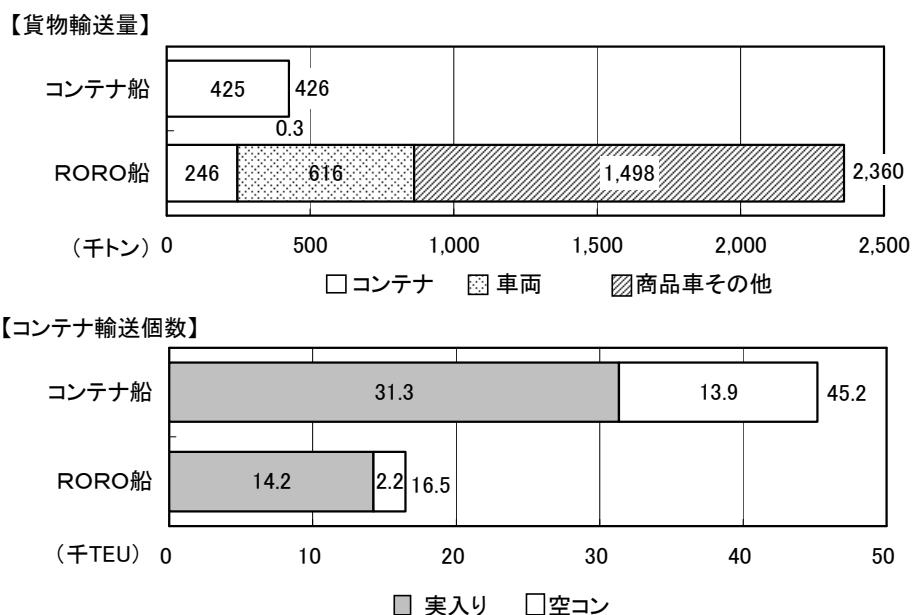
(1) 内航コンテナ船・RORO船の貨物流動実態

1) 船種別貨物輸送量，コンテナ輸送個数

平成24年11月1ヶ月間の内航コンテナ船とRORO船による貨物輸送量は2,786千トである。うち、コンテナ船の輸送量は全体の15.3%、RORO船の輸送量は84.7%である。また、輸送機器別では、商品車(中古車を含む)が全体の51.5%を占め、以下、コンテナ貨物(24.1%)、トレーラ等の車両による輸送貨物(22.1%)の順に輸送量が多い。

コンテナ船とRORO船による月間コンテナ輸送個数は、61.7千TEUである。このうち、実入りコンテナは45.6千TEU、空コンテナは16.1千TEUであり、全体の73.9%が実入りコンテナである。船種別にみると、コンテナ船による輸送が73.3%を占める。

RORO船による月間車両輸送台数は183千台であり、内訳をみると商品車が140千台、トラックはわずかに24台、トレーラは44千台(うち実車35千台、空車8千台)である。



図－1 内航コンテナ船・RORO船の船種別貨物輸送量・コンテナ輸送個数

表－２ 内航コンテナ船・RORO船における貨物・コンテナ・車両の輸送量

輸送量			コンテナ船		RORO船		合計	
			トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比
月間輸送トン数	コンテナ	直積み	425,472	99.9%	230,542	9.8%	656,014	23.5%
		オンシャーシ			15,514	0.7%	15,514	0.6%
		計	425,472	99.9%	246,056	10.4%	671,529	24.1%
	車両	トラック	8	0.0%	211	0.0%	219	0.0%
		トレーラ	270	0.1%	616,201	26.1%	616,471	22.1%
		計	278	0.1%	616,411	26.1%	616,689	22.1%
	その他	商品車	20	0.0%	1,435,412	60.8%	1,435,432	51.5%
		重機・建機			19,852	0.8%	19,852	0.7%
		パレット貨物直積み						
		その他			42,412	1.8%	42,412	1.5%
		計	20	0.0%	1,497,676	63.5%	1,497,696	53.8%
	合計	425,770	100.0%	2,360,143	100.0%	2,785,914	100.0%	
	(船種構成比)	-	15.3%	-	84.7%	-	100.0%	

コンテナ個数			コンテナ船		RORO船		合計	
			個数	構成比	個数	構成比	個数	構成比
輸送個数	直積み	実入り	21,324	71.8%	18,528	81.9%	39,852	76.1%
		空コン	8,394	28.2%	2,964	13.1%	11,357	21.7%
		計	29,718	100.0%	21,491	95.0%	51,209	97.8%
	オンシャーシ	実入り			829	3.7%	829	1.6%
		空コン			299	1.3%	299	0.6%
		計			1,128	5.0%	1,128	2.2%
	合計	実入り	21,324	71.8%	19,357	85.6%	40,681	77.7%
		空コン	8,394	28.2%	3,262	14.4%	11,656	22.3%
		計	29,718	100.0%	22,619	100.0%	52,337	100.0%
(船種構成比)		-	56.8%	-	43.2%	-	100.0%	
TEU換算個数	直積み	実入り	31,342	69.3%	13,110	79.7%	44,452	72.1%
		空コン	13,855	30.7%	1,980	12.0%	15,835	25.7%
		計	45,197	100.0%	15,090	91.7%	60,287	97.8%
	オンシャーシ	実入り			1,122	6.8%	1,122	1.8%
		空コン			243	1.5%	243	0.4%
		計			1,365	8.3%	1,365	2.2%
	合計	実入り	31,342	69.3%	14,232	86.5%	45,574	73.9%
		空コン	13,855	30.7%	2,223	13.5%	16,078	26.1%
		計	45,197	100.0%	16,455	100.0%	61,652	100.0%
(船種構成比)		-	73.3%	-	26.7%	-	100.0%	

車両台数			コンテナ船		RORO船		合計	
			台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比
輸送台数	トラック	実車	2	11.1%	21	0.0%	23	0.0%
		空車			3	0.0%	3	0.0%
		計	2	11.1%	24	0.0%	26	0.0%
	トレーラ	実車	14	77.8%	35,180	19.2%	35,194	19.2%
		空車			8,387	4.6%	8,387	4.6%
		計	14	77.8%	43,567	23.8%	43,581	23.8%
	車両計	実車	16	88.9%	35,201	19.2%	35,217	19.2%
		空車			8,390	4.6%	8,390	4.6%
		計	16	88.9%	43,591	23.8%	43,607	23.8%
		商品車	2	11.1%	139,669	76.2%	139,671	76.2%
		合計	18	100.0%	183,260	100.0%	183,278	100.0%
	(船種構成比)	-	0.0%	-	100.0%	-	100.0%	

2) 港湾別取扱量

港湾別にみると、取扱量が最も多いのは名古屋港の1,049千トンであり、以下、苫小牧港(652千トン)、仙台塩釜港(609千トン)、東京港(582千トン)、北九州港(374千トン)の順となっている。

船種別にみると、コンテナ船貨物の取扱量が最も多いのは、神戸港の140千トンである。以下、横浜港(116千トン)、東京港(73千トン)、仙台塩釜港(68千トン)、清水港(66千トン)の順であり、これら上位5港で全体の54.4%を占めている。

RORO船貨物では、名古屋港が1,019千トンで最も多く、以下、苫小牧港(632千トン)、仙台塩釜港(541千トン)、東京港(509千トン)、北九州港(348千トン)の順であり、これら上位5港の占める割合は64.6%である。

表-3 内航コンテナ船・RORO船貨物の港湾別取扱量

(トン)

港 湾	コンテナ船		RORO船		合 計	
	取扱量	構成比	取扱量	構成比	取扱量	構成比
名 古 屋 港	30,038	3.5%	1,019,279	21.6%	1,049,317	18.8%
苫 小 牧 港	19,521	2.3%	632,465	13.4%	651,986	11.7%
仙 台 塩 釜 港	68,018	8.0%	541,183	11.5%	609,201	10.9%
東 京 港	73,383	8.6%	509,012	10.8%	582,394	10.5%
北 九 州 港	26,130	3.1%	347,681	7.4%	373,811	6.7%
三 河 港	1,372	0.2%	248,780	5.3%	250,152	4.5%
博 多 港	33,875	4.0%	196,558	4.2%	230,433	4.1%
横 浜 港	115,615	13.6%	95,163	2.0%	210,777	3.8%
大 阪 港	26,619	3.1%	168,239	3.6%	194,858	3.5%
那 覇 港	63,796	7.5%	93,048	2.0%	156,844	2.8%
神 戸 港	140,255	16.5%			140,255	2.5%
釧 路 港			128,117	2.7%	128,117	2.3%
千 葉 港	7,707	0.9%	115,417	2.4%	123,124	2.2%
敦 賀 港			93,255	2.0%	93,255	1.7%
清 水 港	65,894	7.7%			65,894	1.2%
中 津 港			64,140	1.4%	64,140	1.2%
茨城(常陸那珂)港	1,520	0.2%	59,187	1.3%	60,707	1.1%
広 島 港	17,386	2.0%	39,789	0.8%	57,175	1.0%
鹿 児 島 港	6,266	0.7%	47,332	1.0%	53,598	1.0%
横 須 賀 港			47,743	1.0%	47,743	0.9%
八 戸 港	11,974	1.4%	30,467	0.6%	42,441	0.8%
苅 田 港			42,170	0.9%	42,170	0.8%
川 崎 港	4,353	0.5%	36,493	0.8%	40,847	0.7%
三 島 川 之 江 港	10,924	1.3%	18,656	0.4%	29,580	0.5%
堺 泉 北 港	639	0.1%	26,072	0.6%	26,711	0.5%
水 島 港	25,907	3.0%			25,907	0.5%
徳 山 下 松 港	23,382	2.7%			23,382	0.4%
大 分 港	330	0.0%	20,266	0.4%	20,596	0.4%
坂 出 港			18,840	0.4%	18,840	0.3%
岩 国 港	1,620	0.2%	17,168	0.4%	18,788	0.3%
そ の 他 港	75,017	8.8%	63,766	1.4%	138,783	2.5%
合 計	851,541	100.0%	4,720,287	100.0%	5,571,828	100.0%

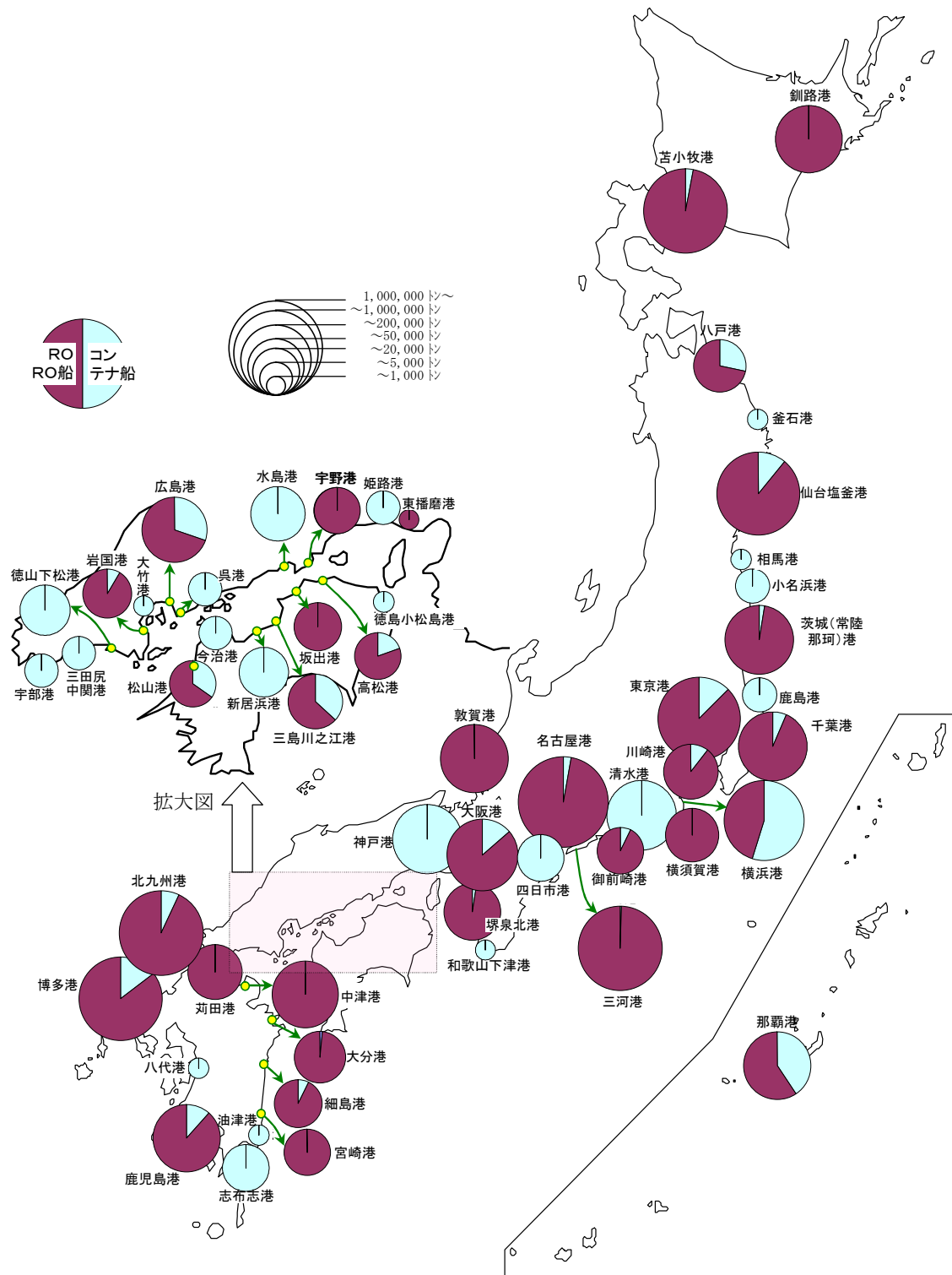
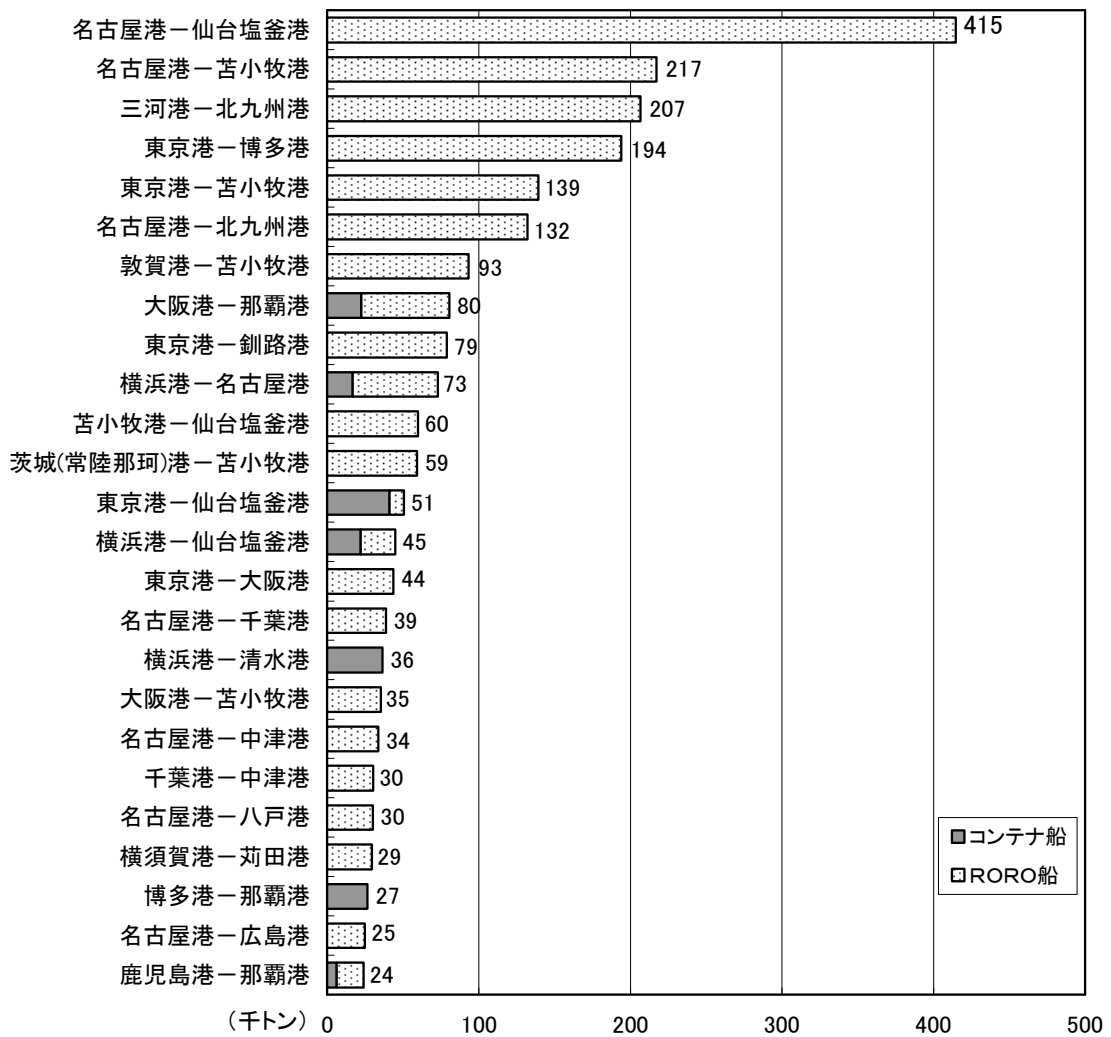


図-2 内航コンテナ船・RORO船貨物の船種別港湾別取扱量

3) 航路別輸送量

航路（2港間の組合せ）別輸送量をみると、全132航路中、月間5万ト以上の輸送量がある航路は13航路であり、当該航路で輸送量全体の64.6%を占めている。

船種別にみると、コンテナ船では東京港－仙台塩釜港、横浜港－清水港、博多港－那覇港、RORO船では名古屋港－仙台塩釜港、名古屋港－苫小牧港、三河港－北九州港の順に輸送量が多い。



注)コンテナ船・RORO船合計輸送量の上位25航路

図－3 内航コンテナ船・RORO船貨物の航路別輸送量

4) 品目別輸送量

輸送貨物の品目構成を品類別で見ると、コンテナ船貨物では金属機械工業品が80千トで全体の18.7%を占めている。以下、化学工業品68千トン(16.0%)、特殊品38千トン(9.0%)の順であり、これら3品類で全体の43.8%を占めている。品目別では自動車部品、その他化学工業品、分類不能のもの、ゴム製品、取合せ品が上位を占めている。

RORO船貨物では、金属機械工業品が1,619千トで全体の68.6%を占めている。以下、軽工業品309千トン(13.1%)、特殊品132千トン(5.6%)の順に輸送量が多く、この3品類で全体の87.3%を占めており、コンテナ船に比べ輸送品類は特化している。品目別では完成自動車が1,247千トで全体の52.8%を占めており、このほか中古自動車、紙・パルプ、自動車部品、製造食品が上位を占めている。

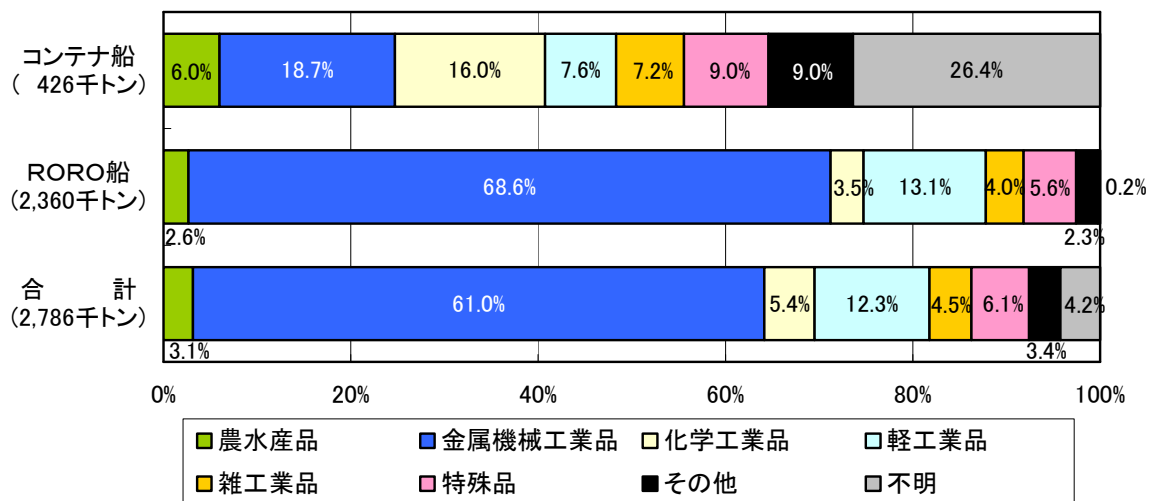
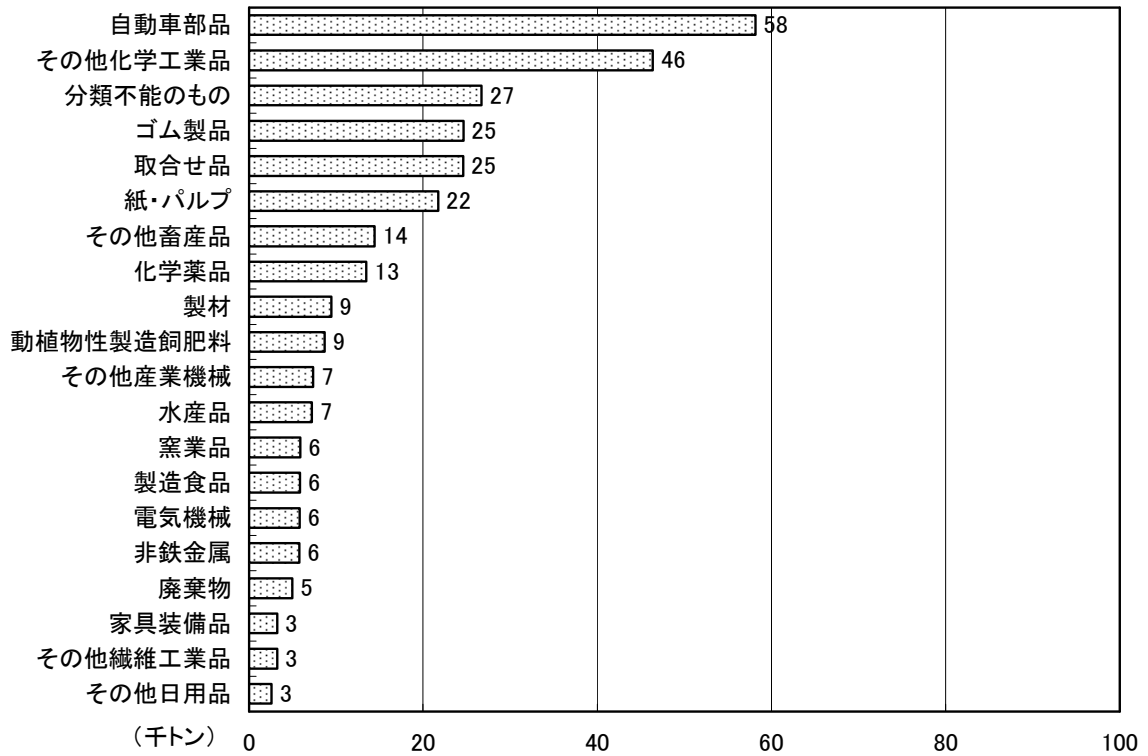
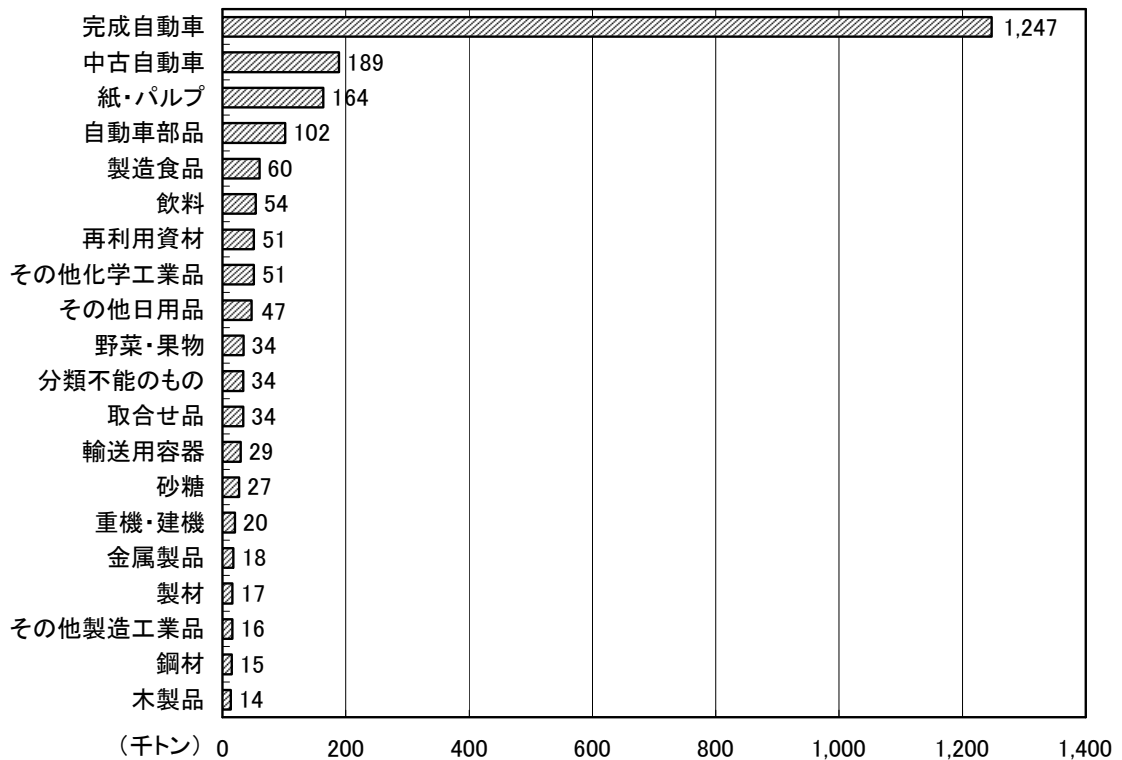


図-4 内航コンテナ船・RORO船貨物の船種別品類構成比

【コンテナ船】



【RORO船】

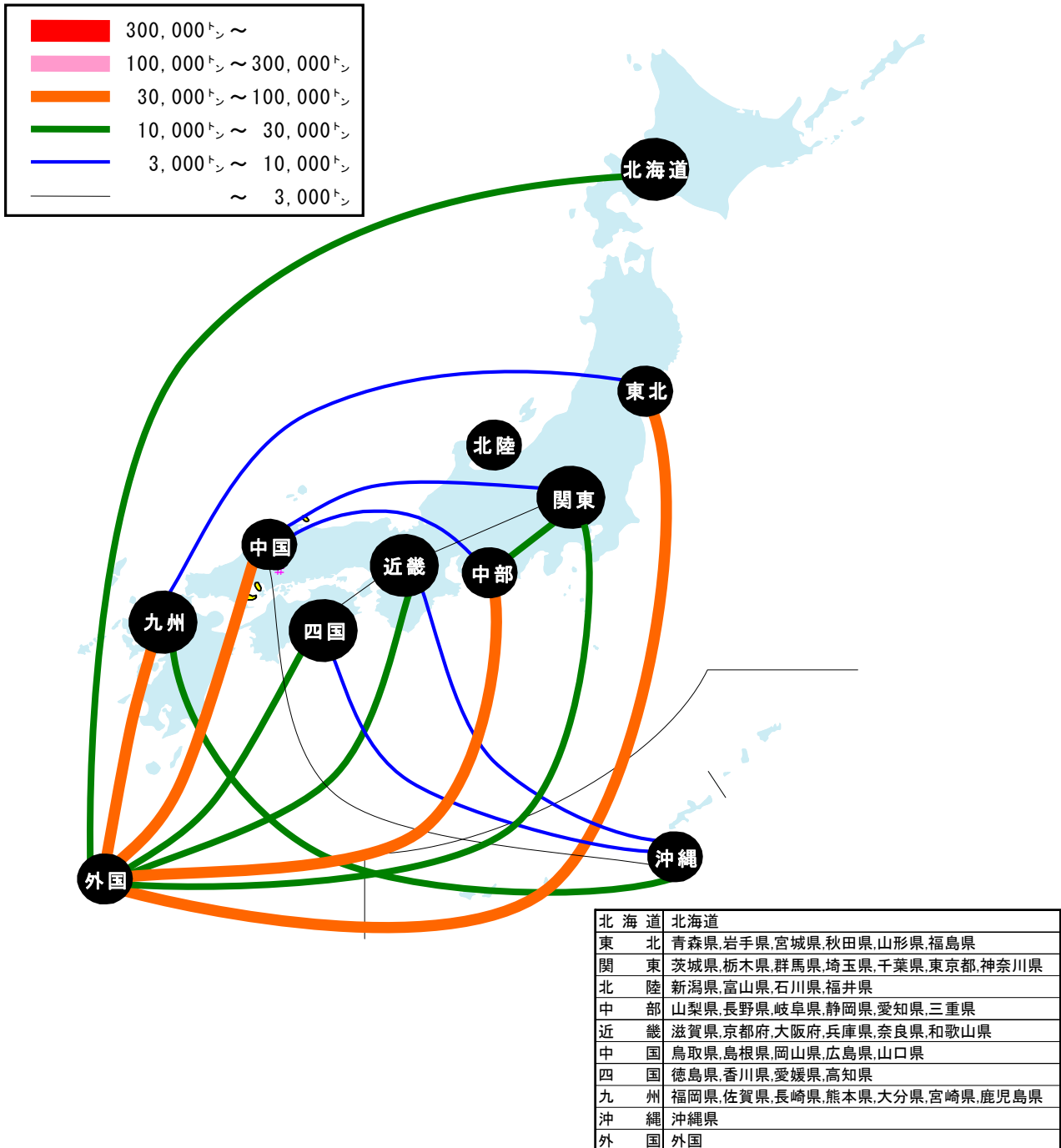


注)・品目不明を除く
 ・その他化学工業品(染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品)

図－５ 内航コンテナ船・RORO船貨物の品目別輸送量－上位20品目－

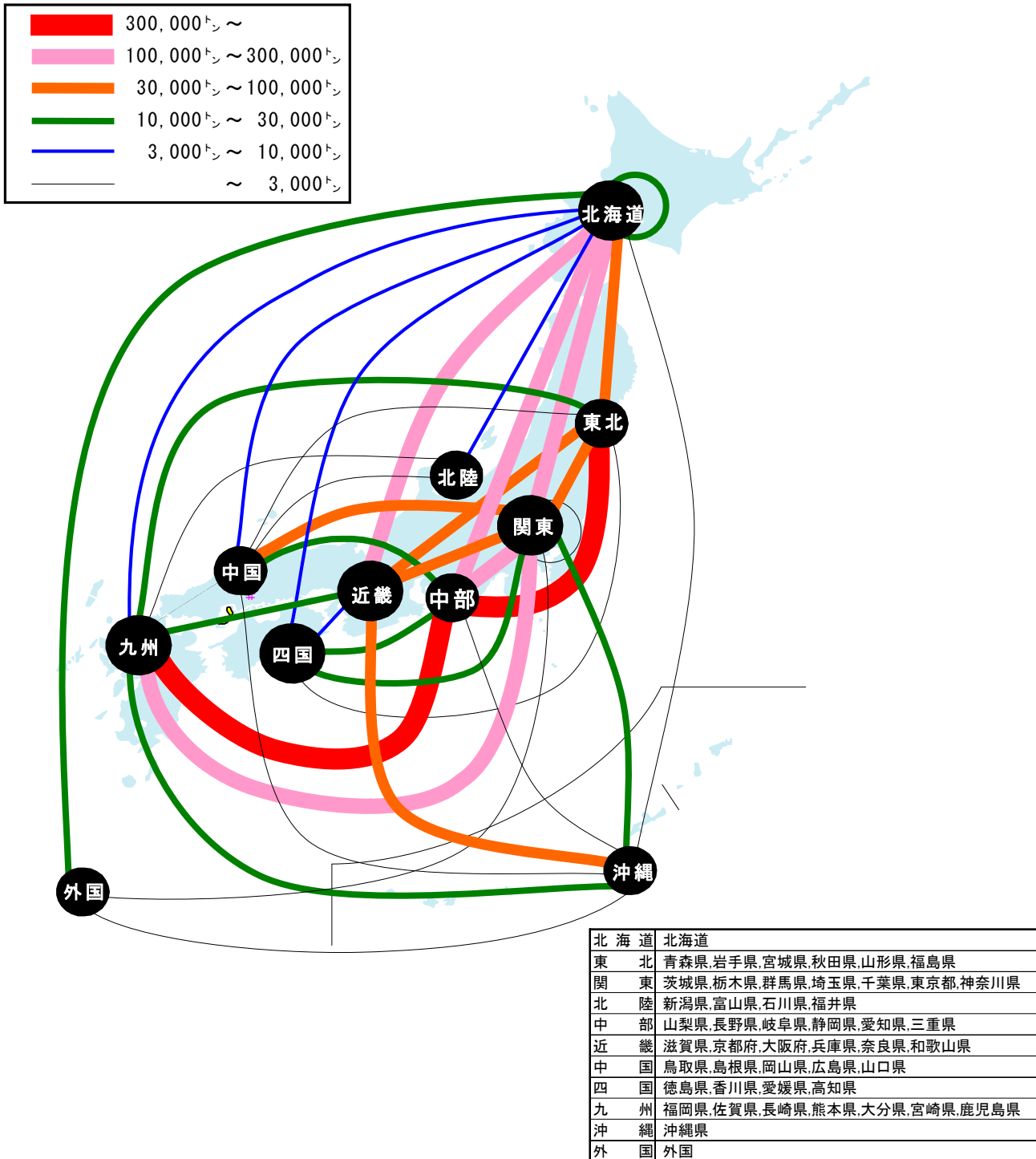
5) 地域間流動量

貨物の地域間流動量を船種別にみると、コンテナ船貨物では外国を発着地とするフィーダー貨物の比率が高く、このうち中部、東北、中国、九州と外国とを結ぶ流動量は30,000ト以上である。国内流動でみると、九州～沖縄、東北～九州、関東～中国、四国～沖縄、中国～沖縄の順に流動量が多く、沖縄発着貨物の比率が高い。



図－6 内航コンテナ船貨物の地域間流動量

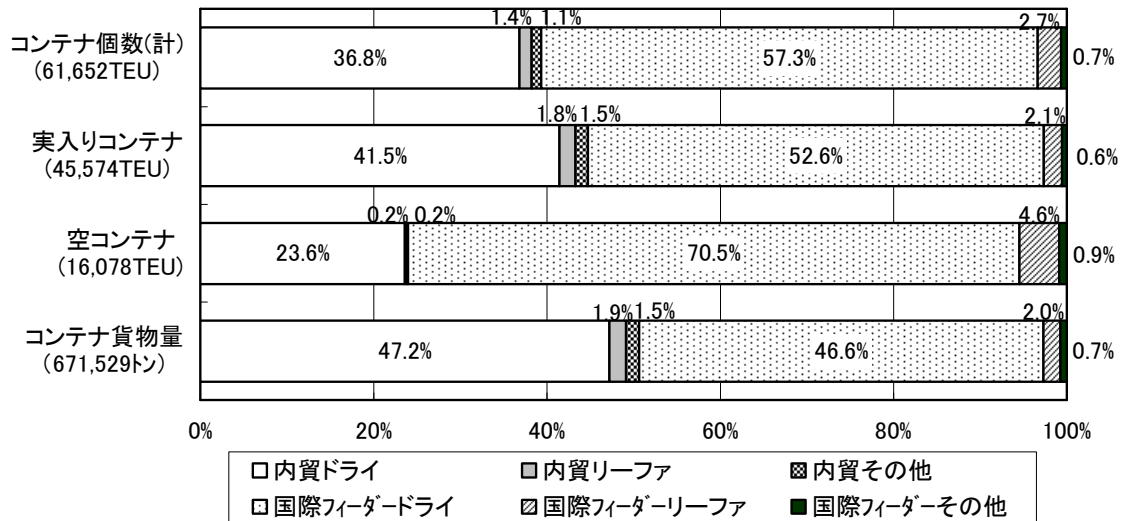
RORO船貨物では、中部～九州、東北～中部の流動量が30万トンを超えている。また、北海道～中部、北海道～関東、関東～九州、関東～中部では10万トン以上の流動量があり、自動車産業の集積地域を発着地とする流動量が上位を占めるという特徴がうかがえる。



図－7 内航RORO船貨物の地域間流動量

6) コンテナの種類と規格

内航コンテナ船、RORO船で運ばれるコンテナの種類をみると、コンテナの輸送個数 61,652TEU（空コンを含む）のうち、内貨貨物のドライコンテナが 36.8%を占めている。また、国際フィーダーのドライコンテナは 57.3%であり、この両者で 90%以上を占める。一方、リーファコンテナのコンテナ輸送個数に占める割合は、4.1%である。



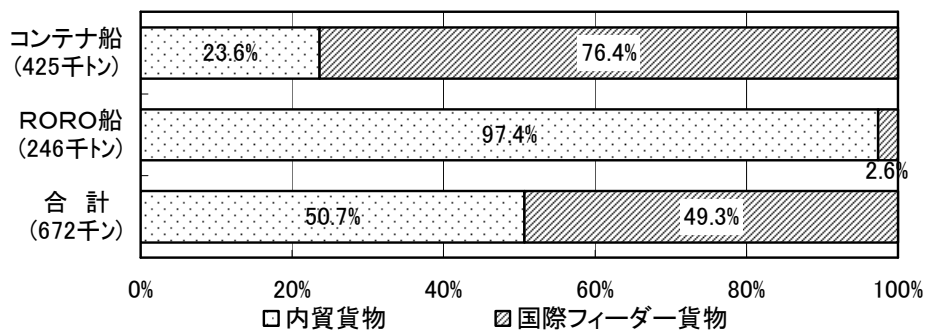
注) 内貨貨物には国際フィーダー貨物以外のフィーダー貨物を含む。

図-8 コンテナ種類別コンテナ貨物量構成比

7) 国際フィーダーコンテナ輸送量

本調査では、貨物の発地あるいは着地が外国であるもの外貨コンテナの内、国際戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー貨物を国際フィーダー貨物としている。

内航コンテナ船、RORO船で運ばれるコンテナ貨物輸送の内、国際フィーダー貨物の輸送量は 331 千トンで、コンテナ貨物輸送量全体の 49.3%を占めており、コンテナ船輸送貨物に限定すると 76.4%である。



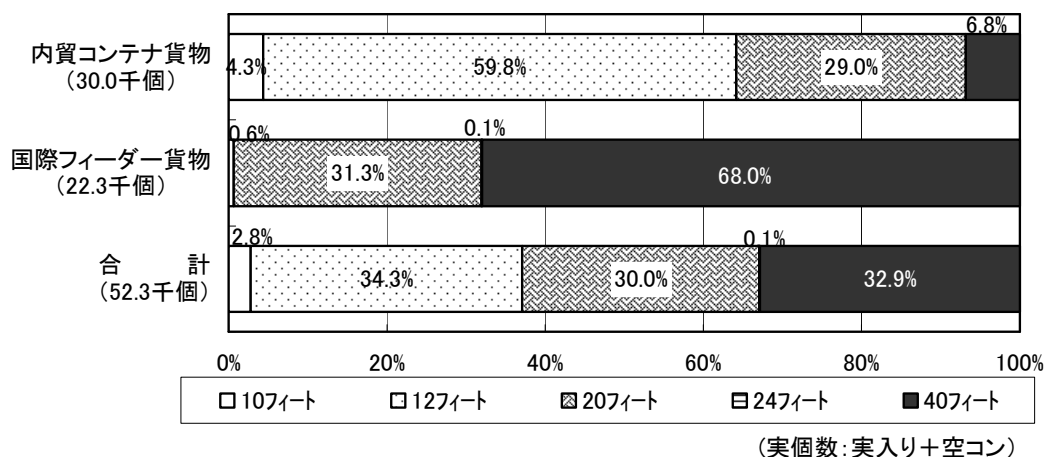
注) 内貨貨物には国際フィーダー貨物以外のフィーダー貨物を含む。

図-9 コンテナ貨物輸送における国際フィーダー輸送の割合

コンテナの規格（サイズ）をみると、内貿貨物（空コンを含む）では12フィートコンテナが最も多く、全体の59.8%を占め、20フィートコンテナが29.0%であるのに対し、国際フィーダー貨物では、40フィートコンテナが最も多く全体の68.0%を占め、20フィートコンテナは31.3%である。

航路別にみると、国際フィーダー貨物の輸送量は東京港－仙台塩釜港、横浜港－清水港、横浜港－仙台塩釜港の順に多く、上位10航路で国際フィーダー輸送量全体の69.6%を占めている。

国際フィーダー貨物量の中継港湾における港湾別にみると、輸出では神戸港(41.8%)、横浜港(30.9%)、東京港(25.5%)の3港で全体の98.2%を占めている。国際戦略港湾である京浜港と阪神港別では、京浜港が56.4%、阪神港が43.6%を占める。輸入も、神戸港(39.3%)、横浜港(37.8%)、東京港(22.3%)の3港で全体の99.5%を占めている。京浜港と阪神港別では、京浜港が60.2%、阪神港が39.8%を占めている。



注) 内貿貨物には国際フィーダー貨物以外のフィーダー貨物を含む。

図－10 コンテナの規格別実個数割合

表－4 航路別にみた国際フィーダー輸送量（上位10航路）
(トン)

順位	航路	合計	往路	復路
合計		331,376	147,503	183,873
1	東京港－仙台塩釜港	41,120	18,960	22,160
2	横浜港－清水港	36,394	16,063	20,330
3	横浜港－仙台塩釜港	22,099	13,697	8,402
4	東京港－清水港	21,849	6,592	15,257
5	神戸港－水島港	21,756	8,871	12,885
6	横浜港－苫小牧港	19,521	11,619	7,902
7	神戸港－北九州港	18,990	7,774	11,216
8	横浜港－名古屋港	16,949	7,510	9,440
9	神戸港－広島港	16,436	6,245	10,191
10	神戸港－徳山下松港	15,400	3,580	11,820
その他の航路		100,864	46,593	54,271

表－５ 国際フィーダー貨物の中継港湾・フィーダー港湾別輸送量

中継港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
東京港	2,956	20.8%	46,937	25.5%
横浜港	3,998	28.1%	56,834	30.9%
大阪港	237	1.7%	3,313	1.8%
神戸港	7,036	49.5%	76,789	41.8%
合計	14,227	100.0%	183,873	100.0%



フィーダー港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
苫小牧港	681	4.8%	9,429	5.1%
八戸港	492	3.5%	7,010	3.8%
釜石港	70	0.5%	560	0.3%
仙台塩釜港	1,817	12.8%	30,562	16.6%
相馬港	4	0.0%	40	0.0%
鹿島港	32	0.2%	640	0.3%
茨城(常陸那珂)港	13	0.1%	260	0.1%
横浜港	293	2.1%	2,958	1.6%
清水港	2,029	14.3%	35,587	19.4%
名古屋港	1,396	9.8%	15,333	8.3%
四日市港	76	0.5%	700	0.4%
神戸港	345	2.4%	3,650	2.0%
姫路港	102	0.7%	800	0.4%
和歌山下津港	51	0.4%	705	0.4%
水島港	1,638	11.5%	12,885	7.0%
広島港	1,368	9.6%	10,516	5.7%
大竹港	97	0.7%	554	0.3%
徳山下松港	683	4.8%	11,820	6.4%
岩国港	144	1.0%	1,560	0.8%
三田尻中関港	496	3.5%	3,870	2.1%
宇部港	66	0.5%	1,086	0.6%
松山港	251	1.8%	3,226	1.8%
新居浜港	570	4.0%	8,055	4.4%
今治港	21	0.1%	270	0.1%
三島川之江港	95	0.7%	847	0.5%
北九州港	760	5.3%	11,216	6.1%
博多港	215	1.5%	2,681	1.5%
八代港	18	0.1%	360	0.2%
大分港	15	0.1%	300	0.2%
細島港	18	0.1%	360	0.2%
油津港	33	0.2%	525	0.3%
志布志港	341	2.4%	5,508	3.0%
合計	14,227	100.0%	183,873	100.0%

中継港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
東京港	2,093	19.1%	32,941	22.3%
横浜港	4,112	37.5%	55,824	37.8%
大阪港	83	0.8%	738	0.5%
神戸港	4,671	42.6%	58,001	39.3%
合計	10,958	100.0%	147,503	100.0%



フィーダー港湾				
港湾名	TEU	構成比	トン数	構成比
苫小牧港	1,246	11.4%	15,956	10.8%
八戸港	285	2.6%	4,964	3.4%
釜石港	2	0.0%	40	0.0%
仙台塩釜港	2,259	20.6%	32,656	22.1%
小名浜港	148	1.4%	1,340	0.9%
鹿島港	68	0.6%	1,360	0.9%
茨城(常陸那珂)港	63	0.6%	1,260	0.9%
清水港	1,377	12.6%	22,656	15.4%
御前崎港	4	0.0%	80	0.1%
名古屋港	628	5.7%	7,510	5.1%
三河港	16	0.1%	271	0.2%
神戸港	6	0.1%	40	0.0%
姫路港	412	3.8%	3,200	2.2%
水島港	741	6.8%	8,871	6.0%
広島港	635	5.8%	6,870	4.7%
徳山下松港	179	1.6%	3,580	2.4%
岩国港	6	0.1%	60	0.0%
三田尻中関港	57	0.5%	623	0.4%
宇部港	117	1.1%	2,392	1.6%
徳島小松島港	15	0.1%	255	0.2%
高松港	33	0.3%	540	0.4%
松山港	260	2.4%	1,851	1.3%
新居浜港	261	2.4%	3,000	2.0%
今治港	82	0.7%	820	0.6%
三島川之江港	600	5.5%	6,729	4.6%
北九州港	637	5.8%	7,774	5.3%
博多港	212	1.9%	3,509	2.4%
大分港	3	0.0%	30	0.0%
細島港	15	0.1%	300	0.2%
志布志港	496	4.5%	8,488	5.8%
那覇港	96	0.9%	480	0.3%
合計	10,958	100.0%	147,503	100.0%

注) TEUは実入りコンテナのみ

(2) 内航自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態

1) 航送台数，貨物輸送量

平成24年11月の1ヶ月間の内航自動車航送船（フェリー）による車両航送台数は252千台、貨物輸送量は2,659千トである。うち、無人航送は輸送台数で41.9%、輸送量で55.9%を占めている。

表－6 内航フェリーによる航送台数および貨物輸送量

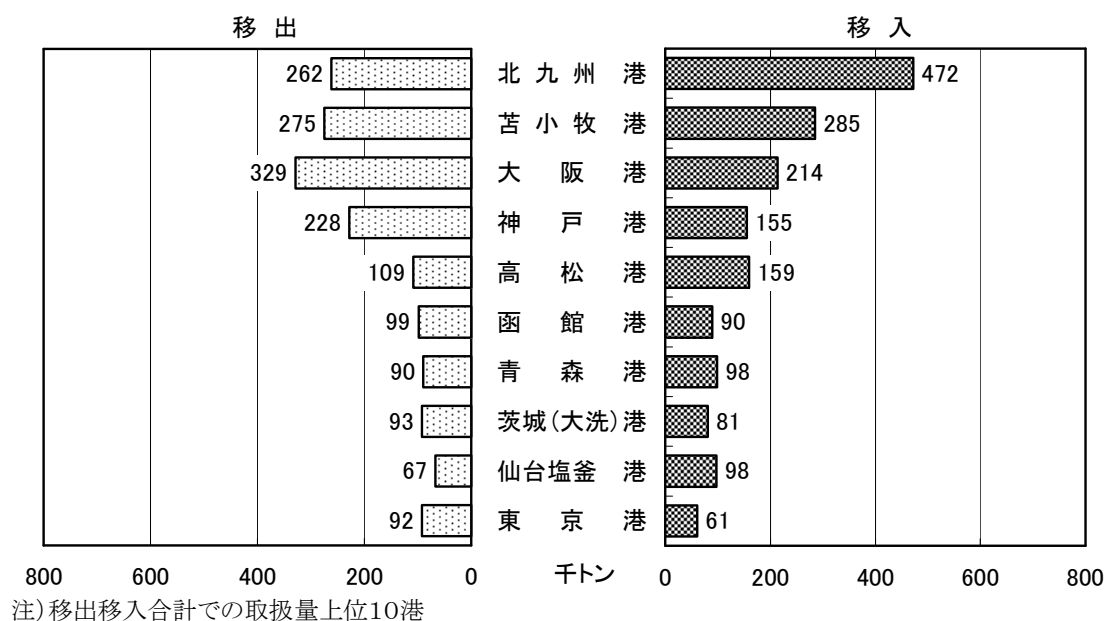
	輸送台数						輸送トン数	
	実車		空車		合計		合計	
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	トン数	構成比
貨物車両	200,474	92.2%	34,975	100.0%	235,449	93.3%	2,475,838	93.1%
商品車	16,266	7.5%	-	-	16,266	6.4%	176,982	6.7%
重機・建機	663	0.3%	-	-	663	0.3%	6,615	0.2%
車両合計	217,403	100.0%	34,975	100.0%	252,378	100.0%	2,659,435	100.0%
(うち無人航送)	92,603	42.6%	13,220	37.8%	105,823	41.9%	1,487,311	55.9%

注1) 無人航送(車両台数、輸送トン数)は貨物車、商品車、重機・建機を合わせたものである

注2) 無人航送率(車両台数・輸送トン数)＝無人航送台数・トン数÷車両合計台数・トン数×100

2) 港湾別取扱量

港湾別取扱量（移出入合計）では、北九州港が734千トで最も多く、取扱量全体に占めるシェアは13.8%である。以下、苫小牧港、大阪港、神戸港、高松港の順であり、上位10港で取扱量全体の63.1%を占める。



図－11 内航フェリー貨物の港湾別取扱量（上位10港）

3) 航路別輸送量

航路別貨物輸送量（往路・復路計）をみると、大阪港～北九州港航路が最も多く、輸送量全体の11.8%を占めている。以下、函館港～青森港航路、苫小牧港～茨城(大洗)港航路、神戸港～高松港航路、堺泉北港～北九州港航路の順であり、輸送量の上位10航路では輸送量全体の57.6%を占める。

表－7 内航フェリー貨物の航路別輸送量

順位	航路	輸送量(往復計)		順位	航路	輸送量(往復計)	
		トン	構成比			トン	構成比
1	大阪港－北九州港	313,137	11.8%	16	大阪港－別府港	62,824	2.4%
2	函館港－青森港	188,096	7.1%	17	仙台塩釜港－名古屋港	61,612	2.3%
3	苫小牧港－茨城(大洗)港	173,453	6.5%	18	大阪港－志布志港	60,279	2.3%
4	神戸港－高松港	160,220	6.0%	19	小樽港－新潟港	44,903	1.7%
5	堺泉北港－北九州港	134,009	5.0%	20	和歌山下津港－徳島小松島港	40,202	1.5%
6	東京港－北九州港	119,604	4.5%	21	松山港－北九州港	37,423	1.4%
7	神戸港－北九州港	116,720	4.4%	22	八幡浜港－別府港	36,996	1.4%
8	八幡浜港－臼杵港	116,349	4.4%	23	苫小牧港－秋田港	35,089	1.3%
9	宇野港－高松港	107,919	4.1%	24	東京港－徳島小松島港	33,933	1.3%
10	苫小牧港－仙台塩釜港	103,425	3.9%	25	苫小牧港－新潟港	33,336	1.3%
11	苫小牧港－敦賀港	98,258	3.7%	26	苫小牧港－名古屋港	31,856	1.2%
12	神戸港－大分港	94,735	3.6%	27	大阪港－東予港	30,323	1.1%
13	苫小牧港－八戸港	84,557	3.2%	28	柳井港－松山港	26,753	1.0%
14	小樽港－舞鶴港	76,386	2.9%	29	三崎港－佐賀関港	25,344	1.0%
15	大阪港－宮崎港	76,136	2.9%	30	鹿児島港－桜島港	25,194	0.9%
				その他の航路		110,369	4.2%
				合計		2,659,435	100.0%

4) 品目別輸送量

内航フェリー輸送貨物の品類をみると、特殊品が最も多く 575 千トで全体の 21.6% を占める。次いで多いのは金属機械工業品 (20.1%) であり、以下、軽工業品 (18.3%)、農水産品 (12.8%) の順である。

品目別にみると、取合せ品が 339 千トで最も多く全体の 12.8% を占める。以下、紙・パルプ (6.8%)、製造食品 (6.8%) の順であり、この上位 3 品目で輸送量全体の 26.4% を占めている。内航コンテナ船・RORO 船貨物と比較すると、輸送品目が多様化している (コンテナ船・RORO 船貨物は、上位 3 品目で 60% 弱)。

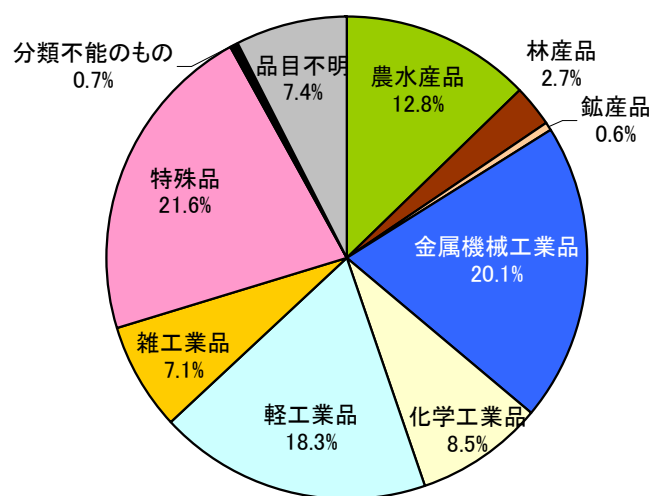


図-12 内航フェリー貨物の品類構成

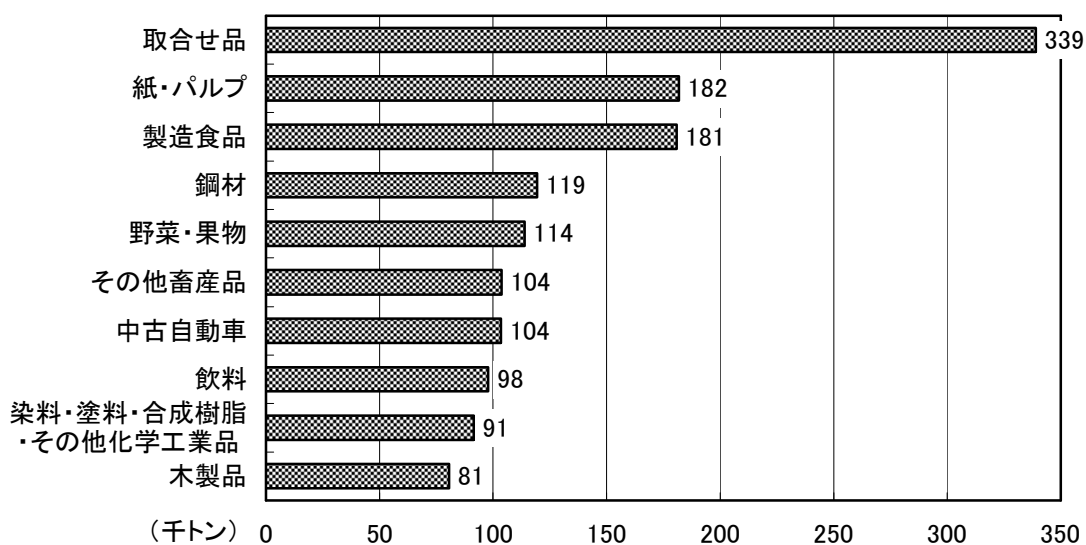


図-13 内航フェリー貨物の品目別輸送量 (上位 10 品目)

5) 地域間流動量

内航フェリー輸送貨物の地域間流動量をみると、近畿～九州、北海道～関東では流動量が30万ト以上である。また、四国～九州、北海道～東北、近畿～四国、関東～九州、北海道～近畿においても流動量が10万ト以上となっており、北海道、九州と他の地域とを結ぶ流動が上位に位置している。

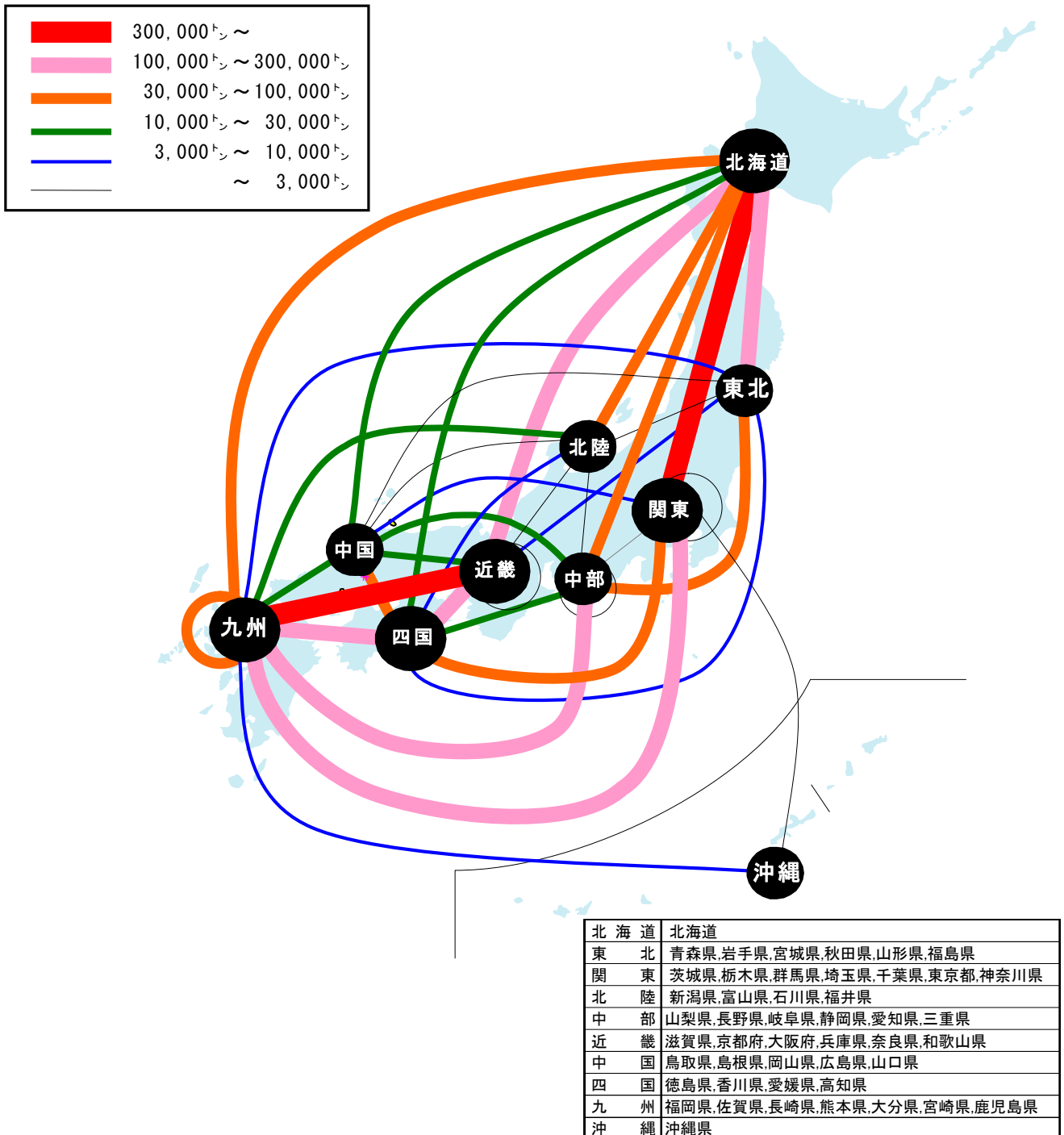


図-14 内航フェリー貨物の地域間流動量

(3) 外航RORO船・自動車航送船（フェリー）の貨物流動実態

1) 輸送トン数, コンテナ輸送個数

平成24年11月の1ヶ月間の外航RORO船、自動車航送船（フェリー）による貨物輸送量は168.7千トン（輸出：69.4千トン、輸入：99.3千トン）であり、内訳はフェリー輸送量が51.5%、RORO船輸送量が48.5%である。

輸送機器別にみると、輸出ではコンテナ貨物が49.0千トン（RORO船27.8千トン、フェリー21.1千トン）で最も輸送量が多く、以下、商品車（中古車を含む）（9.3千トン）、重機・建機、その他（7.0千トン）の順である。輸入では、コンテナ貨物が93.0千トン（RORO船39.9千トン、フェリー53.1千トン）で全体の93.7%を占める。

外航RORO船とフェリーによるコンテナ輸送個数（TEUベース）は15.0千TEU（輸出：7.2千TEU、輸入：7.7千TEU）である。うち実入りコンテナは11.6千TEU（輸出4.6千TEU、輸入7.0千TEU）である。実入りコンテナについて船種別にみると、フェリー輸送が6.7千TEU（輸出：2.3千TEU、輸入4.4千TEU）で57.7%を占める。

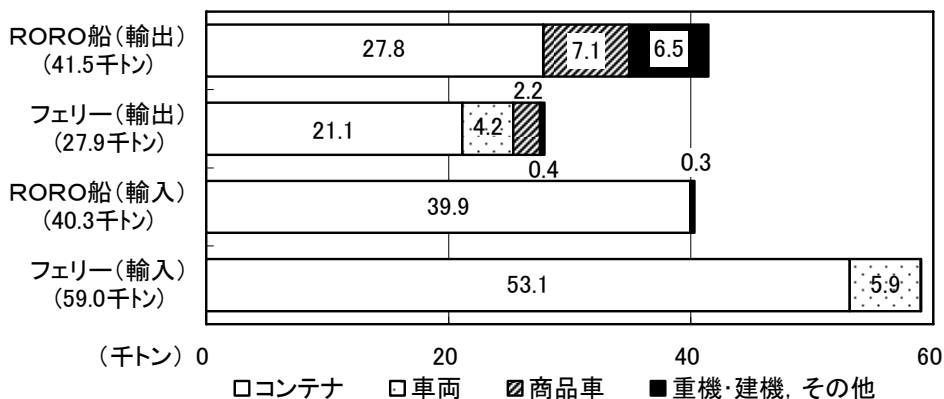


図-15 外航RORO船・自動車航送船貨物の船種別輸送機器別輸送量

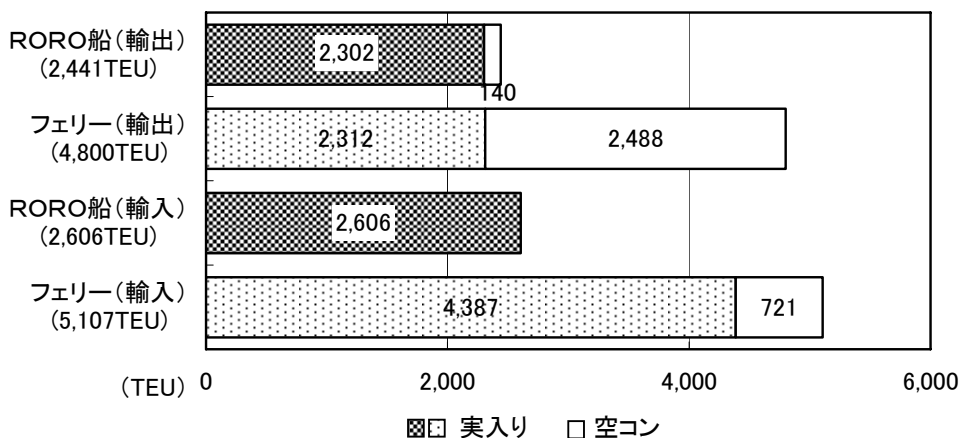


図-16 外航RORO船・自動車航送船における船種別実空別コンテナ輸送個数

表－８ 外航RORO船・自動車航送船における貨物・コンテナ・車両の輸送量

(単位:トン)

輸送量		輸 出				輸 入				合 計				
		RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	
月間輸送トン数	コンテナ	直積み		8,817	8,817	12.7%		25,522	25,522	25.7%		34,339	34,339	20.4%
		オンシャーシ	27,816	12,327	40,144	57.9%	39,948	27,573	67,521	68.0%	67,764	39,900	107,665	63.8%
		計	27,816	21,145	48,961	70.6%	39,948	53,095	93,043	93.7%	67,764	74,240	142,004	84.2%
	車両	トラック		1,007	1,007	1.5%		1,222	1,222	1.2%		2,230	2,230	1.3%
		トレーラ	28	3,172	3,200	4.6%		4,669	4,669	4.7%	28	7,841	7,869	4.7%
		計	28	4,180	4,208	6.1%		5,891	5,891	5.9%	28	10,071	10,099	6.0%
	その他	商品車	7,060	2,200	9,260	13.3%		11	11	0.0%	7,060	2,211	9,271	5.5%
		重機・建機	5,811	50	5,861	8.4%					5,811	50	5,861	3.5%
		パレット貨物直積み	736	17	753	1.1%		8	8	0.0%	736	25	761	0.5%
		その他		325	325	0.5%	336	6	342	0.3%	336	331	667	0.4%
		計	13,607	2,593	16,200	23.4%	336	25	361	0.4%	13,943	2,617	16,560	9.8%
	合 計		41,451	27,917	69,368	100.0%	40,284	59,011	99,296	100.0%	81,735	86,928	168,664	100.0%
	(船種構成)		59.8%	40.2%	100.0%	-	40.6%	59.4%	100.0%	-	48.5%	51.5%	100.0%	-

(単位:個, TEU)

コンテナ個数		輸 出				輸 入				合 計				
		RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	
輸送個数 (TEU)	直積み	実入り		882	882	12.2%		2,394	2,394	31.0%		3,276	3,276	21.9%
		空コン		2,105	2,105	29.1%		136	136	1.8%		2,241	2,241	15.0%
		計		2,987	2,987	41.2%		2,530	2,530	32.8%		5,517	5,517	36.9%
	オンシャーシ	実入り	2,302	1,431	3,732	51.5%	2,606	1,993	4,599	59.6%	4,908	3,424	8,331	55.7%
		空コン	140	383	522	7.2%		585	585	7.6%	140	968	1,107	7.4%
		計	2,441	1,813	4,254	58.8%	2,606	2,578	5,184	67.2%	5,047	4,391	9,438	63.1%
	合 計	実入り	2,302	2,312	4,614	63.7%	2,606	4,387	6,993	90.7%	4,908	6,699	11,607	77.6%
		空コン	140	2,488	2,627	36.3%		721	721	9.3%	140	3,209	3,348	22.4%
		計	2,441	4,800	7,241	100.0%	2,606	5,107	7,714	100.0%	5,047	9,908	14,955	100.0%
	(船種構成)		33.7%	66.3%	100.0%	-	33.8%	66.2%	100.0%	-	33.8%	66.2%	100.0%	-

(単位:台)

車両台数		輸 出				輸 入				合 計				
		RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	RORO船	フェリー	合 計	構成比	
輸送台数	トラック	実車		143	143	7.4%		330	330	34.2%		473	473	16.4%
		空車		83	83	4.3%		23	23	2.3%		105	105	3.6%
		計		225	225	11.7%		353	353	36.5%		578	578	20.0%
	トレーラ	実車	2	390	392	20.4%		510	510	52.9%	2	900	902	31.3%
		空車					100		100	10.4%	100		100	3.5%
		計	2	390	392	20.4%	100	510	610	63.2%	102	900	1,002	34.8%
	車両計	実車	2	533	535	27.9%		840	840	87.1%	2	1,373	1,375	47.7%
		空車		83	83	4.3%	100	23	123	12.7%	100	105	205	7.1%
		計	2	615	617	32.2%	100	863	963	99.8%	102	1,478	1,580	54.8%
	商品車		706	214	920	48.0%		2	2	0.2%	706	216	922	32.0%
	重機・建機		376	5	381	19.9%					376	5	381	13.2%
	合 計		1,084	834	1,918	100.0%	100	865	965	100.0%	1,184	1,699	2,883	100.0%
	(船種構成)		56.5%	43.5%	100.0%	-	10.4%	89.6%	100.0%	-	41.1%	58.9%	100.0%	-

2) 港湾別取扱量

外航RORO船・フェリー貨物の港湾別取扱量をみると、最も多いのは下関港で70.3千トン（輸出：25.9千トン、輸入：44.4千トン）となっており、全体の41.7%（輸出37.3%、輸入44.8%）を占めている。次いで多いのは大阪港の37.4千トン（輸出：17.4千トン、輸入20.0千トン）であり、以下、敦賀港、博多港、神戸港の順である。

輸送機器別にみると、輸出では上位3港でコンテナ貨物のウェイトが圧倒的に高いが、神戸港、横浜港、浜田港では商品車の比率が高い。輸入では、輸入実績があるすべての港湾で、コンテナ貨物の比率が高くなっている。

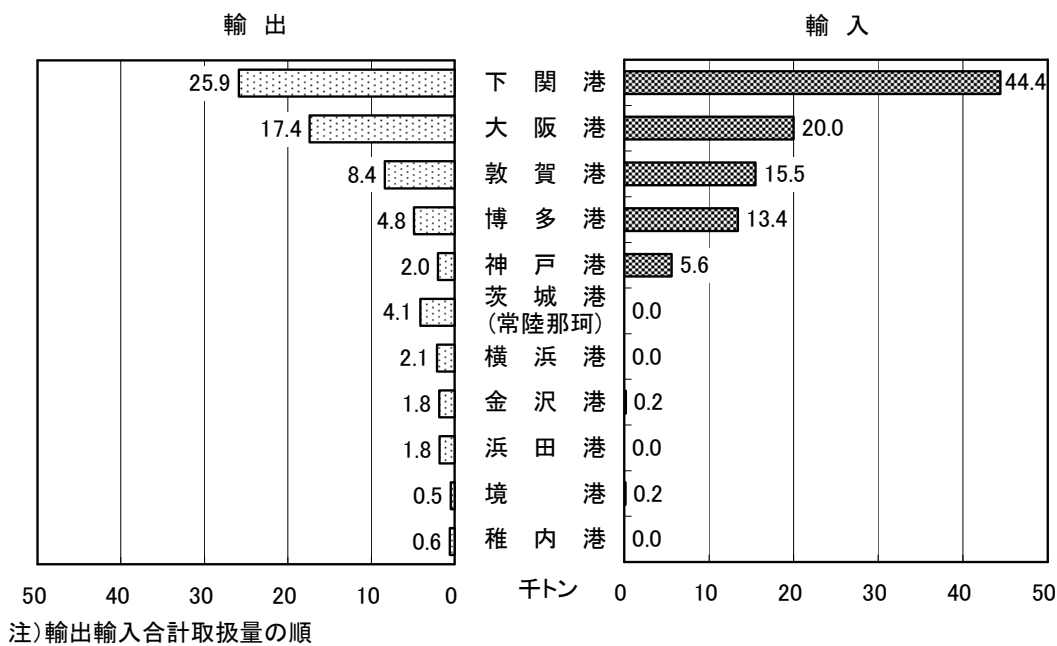


図-17 外航RORO船・自動車航送船における貨物・コンテナ・車両の輸送量

表-9 外航RORO船・自動車航送船貨物の港湾別輸送機器別取扱量

	輸出貨物取扱量(トン)					輸入貨物取扱量(トン)				
	コンテナ	車両	商品車	その他	合計	コンテナ	車両	商品車	その他	合計
稚内港		438	90	51	579					
茨城(常陸那珂)港				4,101	4,101					
横浜港			1,790	330	2,120					
金沢港	585			1,250	1,835	174				174
敦賀港	8,372				8,372	15,526				15,526
大阪港	14,543		2,040	780	17,363	20,006			4	20,010
神戸港	455		1,440	104	1,999	5,598			4	5,602
境港	138		10	324	472	136		11	6	153
浜田港			1,790		1,790					
下関港	20,019	3,770	2,100		25,888	38,213	5,891		336	44,440
博多港	4,850				4,850	13,391				13,391
合計	48,961	4,208	9,260	6,940	69,368	93,043	5,891	11	350	99,296

3) 航路別取扱量

航路別にみると、輸出では下関港→釜山港、大阪港→釜山港、敦賀港→釜山港の順に輸送量が多く、輸入では青島港→下関港、釜山港→敦賀港、上海港→大阪港の順に輸送量が多い。

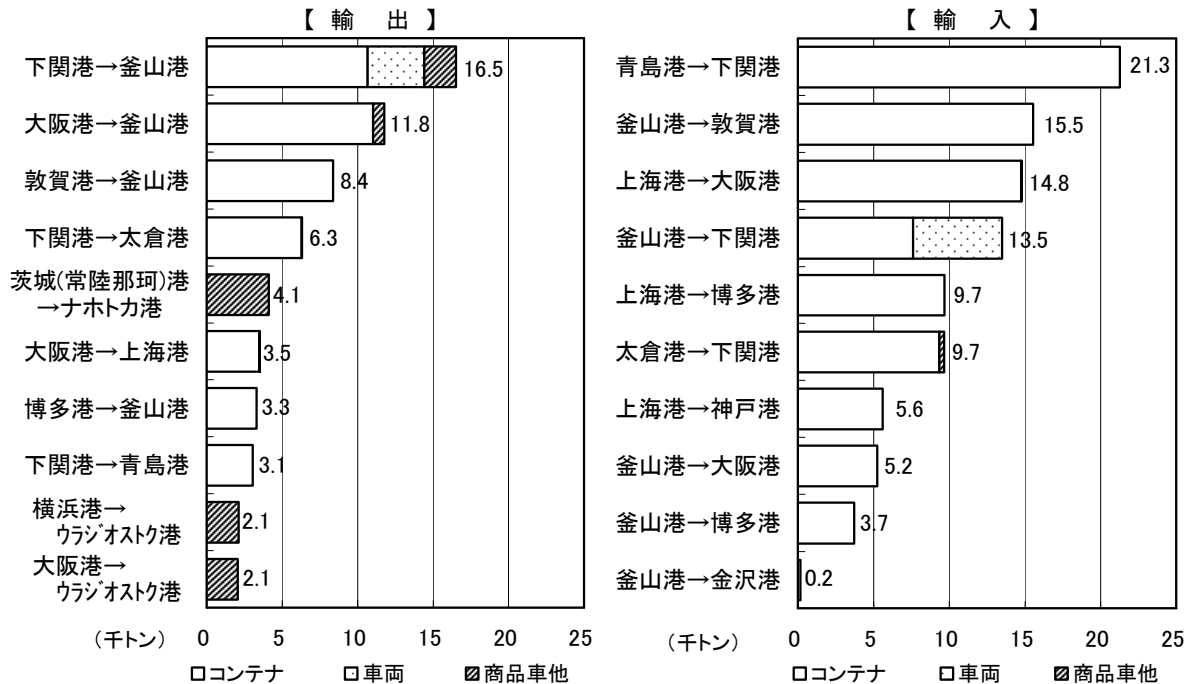
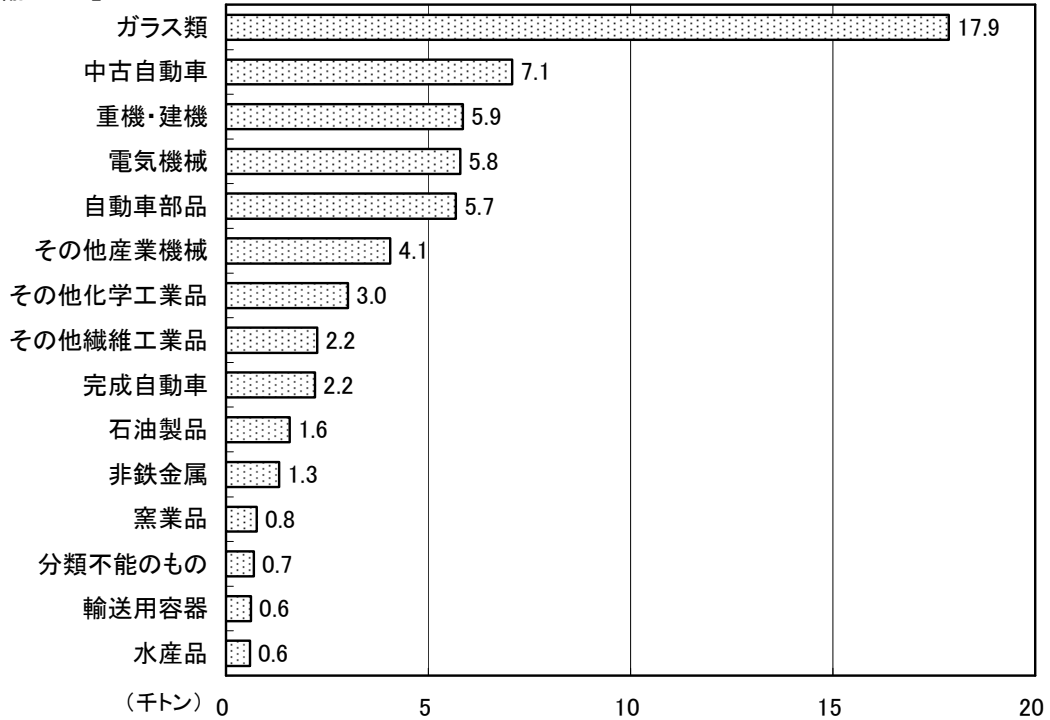


図-18 外航RORO船・自動車航送船貨物の航路別輸送量（上位10航路）

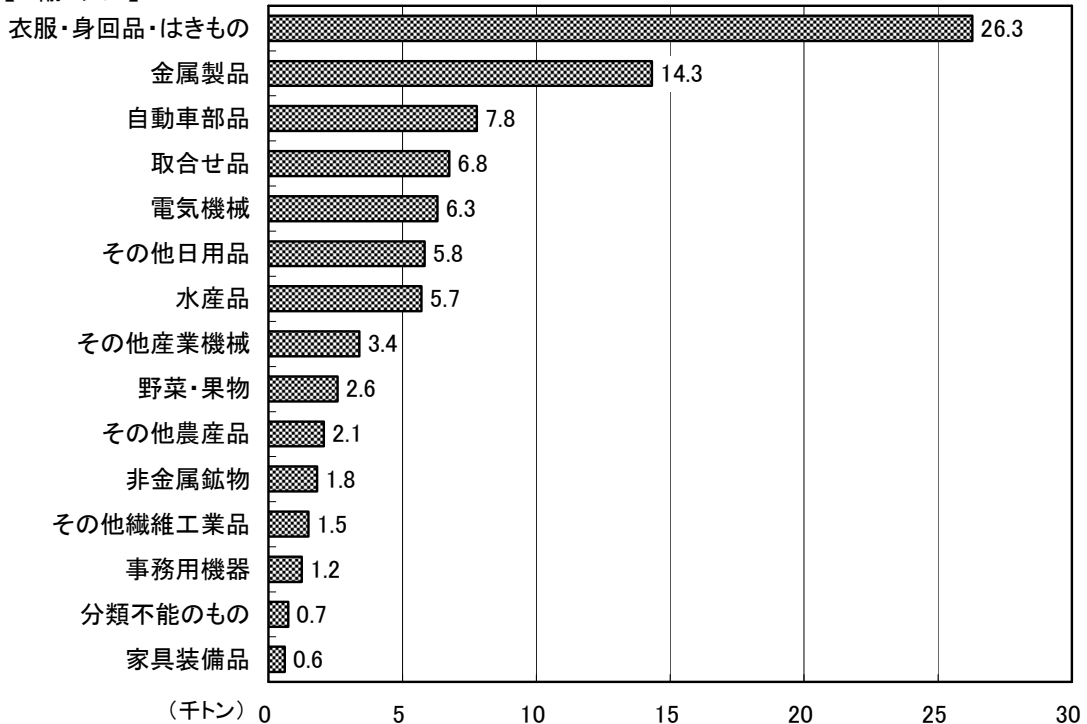
4) 品目別輸送量

外航RORO船・自動車航送船貨物の輸送品目をみると、輸出ではガラス類（17.9千トン）、中古自動車（7.1千トン）、重機・建機（5.9千トン）、電気機械（5.8千トン）、自動車部品（5.7千トン）、その他産業機械（4.1千トン）の順に輸送量が多く、輸入では衣服・身回品・はきもの（26.3千トン）、金属製品（14.3千トン）、自動車部品（7.8千トン）、取合せ品（6.8千トン）、電気機械（6.3千トン）が上位を占める。

【輸出】



【輸入】



注)・品目分類不明を除く
 ・その他化学工業品(染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品)

図-19 外航RORO船・自動車航送船貨物の品目別輸出货量(上位15品目)

5) 都道府県別発生量・集中量

外航RORO船・自動車航送船貨物の発生量を都道府県別にみると、最も多いのは滋賀県であり、全体の28.7%を占める。次いで多いのは大阪府の4.9千トン(7.1%)であり、以下、福岡県(6.1%)、茨城県(5.9%)の順である。集中量では、最も多いのは大阪府であり16.3千トンで全体の16.4%を占める。次いで多いのは滋賀県の15.6千トン(15.7%)であり、以下、福岡県(9.5%)、山口県(8.9%)の順である。

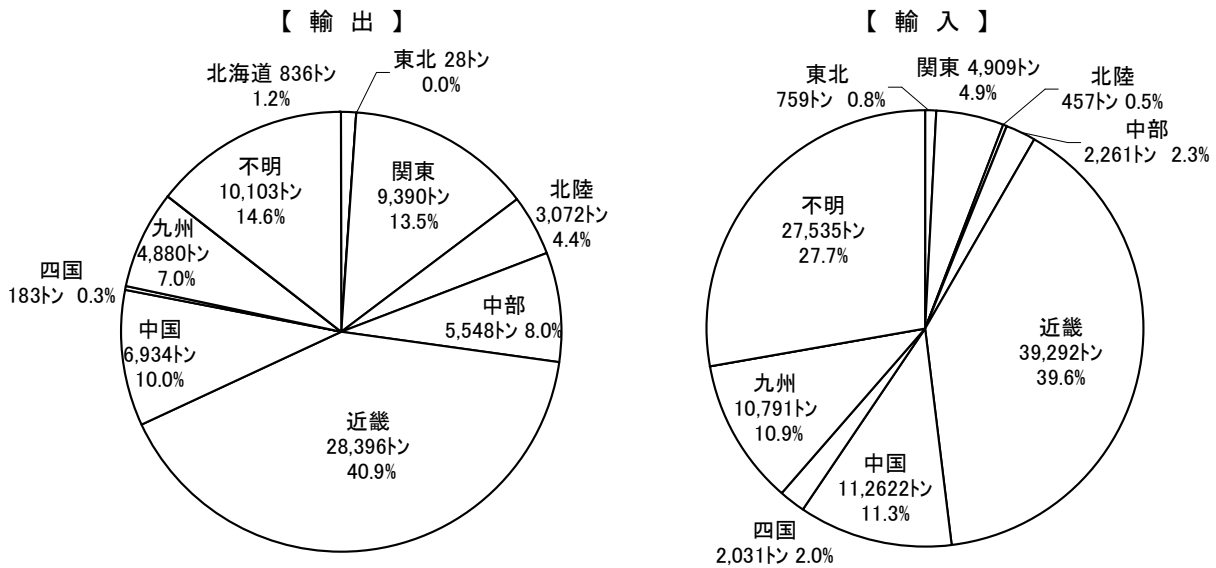


図-20 外航RORO船・自動車航送船貨物の発・着地域構成

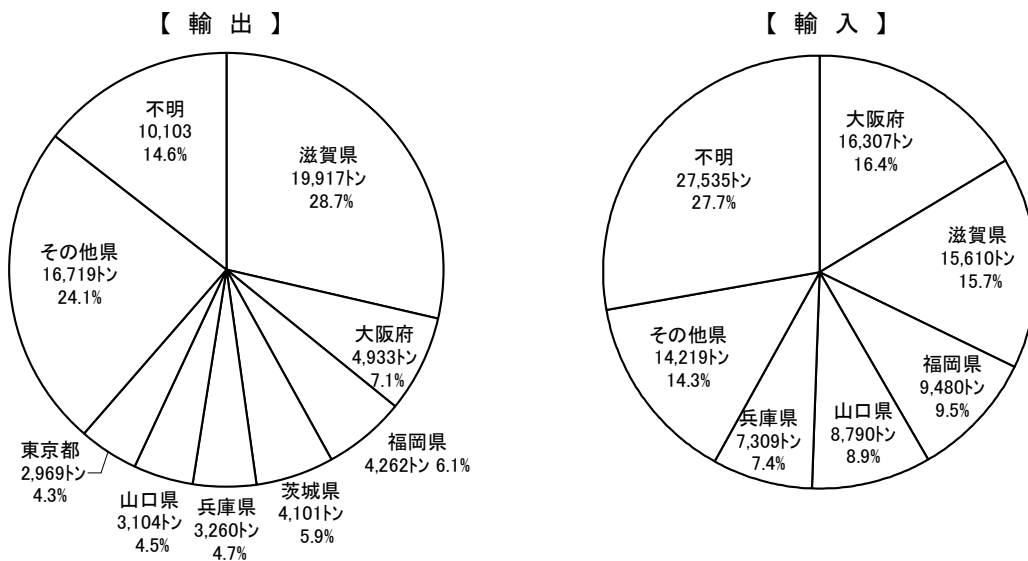


図-21 外航RORO船・自動車航送船貨物の発・着都道府県構成

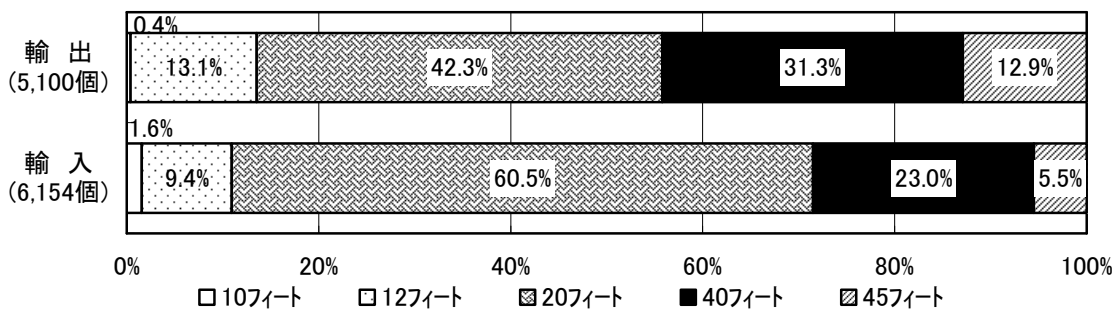
6) コンテナの種類と規格

コンテナの種類をみると、コンテナの輸送個数 14,955TEU（空コンを含む）のうち、ドライコンテナが全体の93.8%（輸出：97.2%、輸入：90.7%）である。リーファコンテナは輸出入全体では5.9%であるが、輸入では9.3%とウェイトがやや高い。

コンテナの規格（サイズ）をみると、輸出では20フィートコンテナが最も多く2,156個（実入り1,200個、空956個）であり、40フィートコンテナは1,597個（実入り847個、空750個）である。輸入では20フィートコンテナが最も多く3,725個（実入り3,500個、空225個）であり、40フィートコンテナは1,417個（実入り1,218個、空199個）である。

表-10 コンテナ種類別コンテナ個数・コンテナ貨物輸送量

		コンテナ個数						コンテナ輸送量	
		実入り		空コン		合計		トン	構成比
		TEU	構成比	TEU	構成比	TEU	構成比		
輸出	ドライコンテナ	4,462	96.7%	2,576	98.1%	7,038	97.2%	47,396	96.8%
	冷蔵・冷凍コンテナ	115	2.5%	51	1.9%	166	2.3%	1,115	2.3%
	その他	37	0.8%			37	0.5%	450	0.9%
	計	4,614	100.0%	2,627	100.0%	7,241	100.0%	48,961	100.0%
輸入	ドライコンテナ	6,272	89.7%	721	100.0%	6,992	90.7%	84,273	90.6%
	冷蔵・冷凍コンテナ	719	10.3%			719	9.3%	8,731	9.4%
	その他	2	0.0%			2	0.0%	40	0.0%
	計	6,993	100.0%	721	100.0%	7,714	100.0%	93,043	100.0%
合計	ドライコンテナ	10,734	92.5%	3,297	98.5%	14,031	93.8%	131,668	92.7%
	冷蔵・冷凍コンテナ	834	7.2%	51	1.5%	885	5.9%	9,846	6.9%
	その他	39	0.3%			39	0.3%	490	0.3%
	計	11,607	100.0%	3,348	100.0%	14,955	100.0%	142,004	100.0%



		107フィート	127フィート	207フィート	407フィート	457フィート	合計
輸出	実入り	17	453	1,200	847	640	3,157
	空	3	218	956	750	18	1,944
	計	20	670	2,156	1,597	658	5,100
輸入	実入り	97	412	3,500	1,218	338	5,565
	空		165	225	199		588
	計	97	577	3,725	1,417	338	6,154

図-22 コンテナの規格別実個数割合

(4) 前回調査との比較分析

注) 以下の分析では、調査対象航路が平成24年度調査と平成19年度調査で異なるため、同じベースでの比較となるよう各々一部のデータを除外して比較している。

1) 内航コンテナ船・RORO船輸送における比較

平成24年度調査において、比較対象となる内航コンテナ船・RORO船での輸送量は1,942千トンであり、平成19年度調査(1,336千トン)に比べ45.4%増加している。船種別にみると、コンテナ船輸送量は15.3%減少しているが、RORO船輸送量は商品車の大幅増もあり、74.8%増加している。

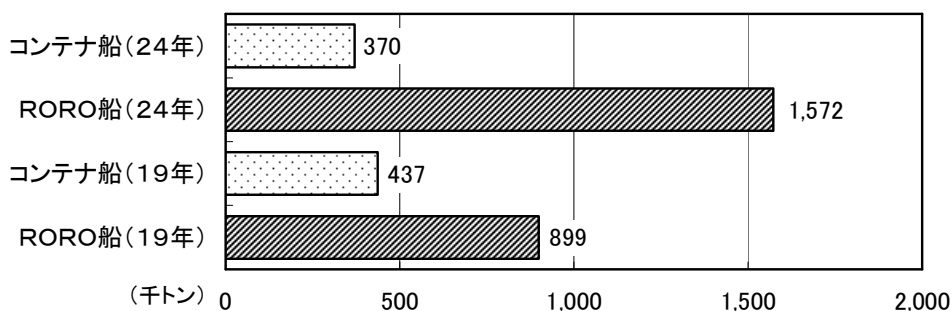


図-23 内航コンテナ船・RORO船輸送量の変化

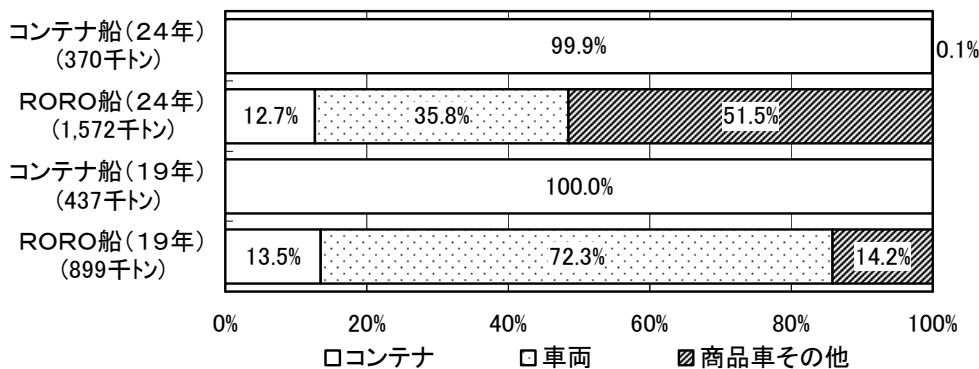


図-24 内航コンテナ船・RORO船貨物の輸送機器構成比の比較

2) 内航フェリー輸送における比較

平成24年度調査での比較対象となる内航フェリー輸送量は2,270千トンであり、平成19年度調査(2,807千トン)と比較すると、輸送量は19.1%減少している。

また、無人航送率は、有人航送率の高かった瀬戸内航路での航路廃止、運航船社の減少に伴う運航便数の減少が影響し、平成19年度調査に対し14.8ポイント高まっている。

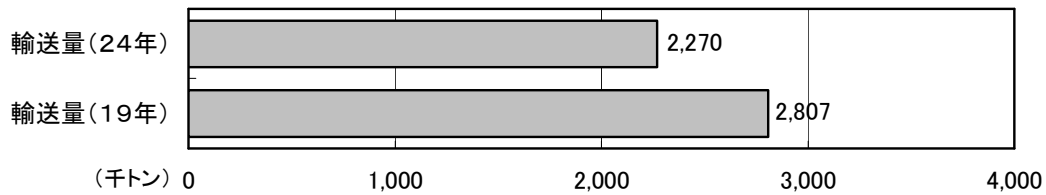


図-25 内航フェリー輸送量の変化

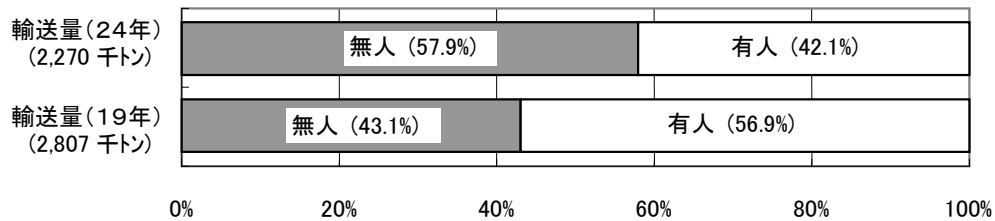


図-26 内航フェリーにおける無人航送率の変化

3) 国際フィーダー貨物輸送における比較

内航コンテナ船・RORO船による国際フィーダー貨物の輸送量は、24年度調査では333千トン（輸出：188千トン、輸入：145千トン）であり、輸出の方が30.2%輸送量が多い。

コンテナ船輸送に限定すると、国際フィーダー輸送量は平成19年度調査に比べ16.0%の減少である。このため、コンテナ船輸送量に占めるフィーダー貨物の比率（86.9%）は、平成19年度調査（87.7%）に比べ0.8ポイントの減少となった。

表-11 国際フィーダー貨物輸送の比較

(単位:トン)

		計	国内貨物	国際 フィーダー貨物	国際 フィーダー率
19年	コンテナ船	436,697	53,851	382,846	87.7%
	RORO船	899,127	898,048	1,079	0.1%
	計	1,335,824	951,899	383,925	28.7%
24年	コンテナ船	370,038	48,524	321,514	86.9%
	RORO船	1,571,997	1,560,918	11,079	0.7%
	計	1,942,035	1,609,442	332,594	17.1%
24年 /19年 (増減率)	コンテナ船	-15.3%	-9.9%	-16.0%	
	RORO船	74.8%	73.8%	926.8%	
	計	45.4%	69.1%	-13.4%	

注) 国内貨物には国際フィーダー貨物以外のフィーダー貨物を含む。

内貿ユニットロード貨物流動調査 (コンテナ船・RORO船貨物流動調査票)



政府統計

ご記入にあたっては「記入要領」をご参照下さい

※この調査は目的以外には使用することはありません。

事業所名		ご回答者氏名	
ご回答者所属		連絡先電話番号	

① 船名

ふりがな

*							
---	--	--	--	--	--	--	--

② 第 () 出港分

③ 発 港 名

④ 出 港 月 日

③ 着 港 名

④ 入 港 月 日

又は

I 輸送機器

⑤ 輸送機器の種類	⑥ 実空別	⑦ 搬入時刻

II トラック、トレー等の場合

⑧ レーラーの種類	⑨ 台数

III コンテナの場合

⑩ コンテナの種類	⑪ コンテナの規格	⑫ 個数	⑬ バンニング場所

記入要領の該当番号をご記入下さい

1. 実
2. 空

最大積載トン数をご記入下さい

1. 港頭地区
2. 発荷主の事業所内
3. その他

IV 貨物

⑭ 貨物の発地				⑭ 貨物の着地				⑳ 第1品目		㉑ 重量 (フレートン)		㉒ 第2品目		㉓ 重量 (フレートン)	
都道府県	市郡	区町村	⑮ 仕出施設	都道府県	市郡	区町村	⑮ 仕向施設	⑰ 荷受人業種		⑱ 重量 (フレートン)		⑰ 荷受人業種		⑱ 重量 (フレートン)	

記入要領の該当番号をご記入下さい

1. 臨港工場である 2. 臨港工場でない

別添業種表をご参照の上、該当番号をご記入下さい

別添品目表をご参照の上、品目名をご記入下さい

(※印は記入しないで下さい)

自動車航送船利用動向調査票

※この調査は目的以外には使用することはありません。

1. フェリー航路の概要について

フェリー運航会社名	フェリー利用区間		利用月日	利用便名	フェリーターミナル 到着時刻
	乗船港	下船港			
	港	港	月 日	第 便 (時 分発)	出港の 分前

2. あなたの車両について

①ナンバープレートの種別番号をご記入下さい

種別番号	(例) 10	(例)
		品川 10 さ 23-45

②車両の大きさについてご記入下さい。

最大積載量	車長
トン	kg
	m

(③～⑦は、該当する番号に○印をお付け下さい。)

③あなたの車両はトレーラータイプですか。	1. はい	2. いいえ
④あなたの車両にはコンテナを積んでいますか。 (2. いいえ に○印をお付けの場合、⑦へお進み下さい。)	1. はい	2. いいえ
⑤コンテナの大きさは次のいずれですか。	1. 127フィート(5トン) 3. 407フィート	2. 207フィート 4. その他
⑥コンテナに貨物が入っていますか。	1. はい	2. いいえ
⑦あなたの車両は無人航送ですか。	1. はい	2. いいえ

3. 出発地及び目的地について(今回の乗船に際して)

出発地	都道府県	市 郡	区 町 村	出発地の 施設番号
このフェリーに 乗船される前、 どこを出発して 来られましたか				
目的地	都道府県	市 郡	区 町 村	目的地の 施設番号
このフェリーを 降りてから行く 主な目的地は どこですか				

1. 工場
2. 営業用倉庫
3. 自家用倉庫
4. 卸売店舗
5. 小売店舗
6. 建設作業場
7. 卸売市場
8. サイロ
9. モータープール
10. 野積場
11. 上屋・荷さばき場
12. CY(コンテナヤード)
13. CFS(コンテナ・フレイト・ステーション)
14. その他

4. 積載品目について

○あなたの車両に積載している貨物の総重量(単位トン、小数点第1位)はどれくらいありますか。

このうち、最も積載量の多い品目(積載物)は何ですか。

積載貨物の総重量	最も多い品目名	最も多い品目の重量
. トン		. トン

調査にご協力頂き大変ありがとうございました。



政府統計

輸出用

ご記入にあたっては「記入要領」をご参照下さい

外貿ユニットロード貨物流動調査 (RORO船・自動車航送船貨物流動調査票)

実施機関 国土交通省

事業所名	ご回答者氏名
ご回答者所属	連絡先電話番号

① 船名

※									

② 第()出港分

③ 発港名

※									

④ 出港月日

月	日

③ 着港名

※									

④ 入港月日

月	日

I 輸送機器	II トラック、トレー等の場合			III コンテナの場合			IV 貨物															
	⑤ 輸送機器の種類	⑥ 実空別	⑦ 搬入時刻	⑧ レーラック等の種類	⑨ 台数	⑩ コンテナの種類	⑪ コンテナの規格	⑫ 個数	⑬ パンニング場所	⑭ 貨物の発地	⑮ 仕出施設	⑯ 工場の種別	⑰ 荷送人業種	⑱ 輸送機関	⑲ 発港入荷施設	⑳ 第1品目	㉑ 重量 (フレートトン)	㉒ 第2品目	㉓ 重量 (フレートトン)	㉔ 回答を補完するために必要な情報の入手先	㉕ 他業者からの補完情報をリンクさせるための補助番号	
01										都道府県	市郡	区町村										
02										都道府県	市郡	区町村										
03										都道府県	市郡	区町村										
04										都道府県	市郡	区町村										
05										都道府県	市郡	区町村										

1. 実
2. 空

記入要領の該当番号をご記入下さい

最大積載トン数
をご記入下さい

1. 港頭地区
2. 発荷主の事業所内
3. その他

1. 臨海工場である
2. 臨海工場でない

記入要領の該当番号をご記入下さい

別添品目表をご参照の上、
品目名をご記入下さい

別添業種表をご参照の上、該当番号をご記入下さい

調査項目のうち、他業者(フォワーダー等)からの情報
入手が必要な場合には、情報の入手先(フォワーダー
名等)と、補完情報をリンクさせるための補助番号(コン
テナ番号、通関時の申告番号等)をご記入下さい。

(※印は記入しないで下さい)



政府統計

外貿ユニットロード貨物流動調査 (RORO船・自動車航送船貨物流動調査票)

実施機関 国土交通省

輸入用

ご記入にあたっては「記入要領」をご参照下さい

事業所名		ご回答者氏名	
ご回答者所属		連絡先電話番号	

① 船名

② 第()出港分

③ 発港名

④ 出港月日

月	日

③ 着港名

④ 入港月日

月	日

I 輸送機器

⑤ 輸送機器の種類	⑥ 実空別	⑦ 搬出時刻	⑧ レトラック等の種類	⑨ 台数	⑩ コンテナの種類	⑪ コンテナの規格	⑫ 個数	⑬ デバンニング場所

又は

II トラック、トレー等の場合

III コンテナの場合

IV 貨物

⑭ 貨物の着地	⑮ 仕向施設	⑯ 工場の種別	⑰ 荷受人業種	⑱ 輸送機関	⑲ 着港出荷施設	⑳ 第1品目	㉑ 重量 (フレートトン)	㉒ 第2品目	㉓ 重量 (フレートトン)	㉔ 回答を補完するために必要な情報の入手先	㉕ 他業者からの補完情報をリンクさせるための補助番号
都道府県 市区町村											
01											
02											
03											
04											
05											

1. 実
2. 空

記入要領の該当番号をご記入下さい

最大積載トン数をご記入下さい

1. 港頭地区
2. 発荷主の事業所内
3. その他

記入要領の該当番号をご記入下さい

1. 臨海工場である
2. 臨海工場でない

別添業種表をご参照の上、該当番号をご記入下さい

別添品目表をご参照の上、品目名をご記入下さい

別添業種表をご参照の上、該当番号をご記入下さい

調査項目のうち、他業者(フォワーダー等)からの情報入手が必要な場合には、情報の入手先(フォワーダー名等)と、補完情報をリンクさせるための補助番号(コンテナ番号、通関時の申告番号等)をご記入下さい。

(※印は記入しないで下さい)

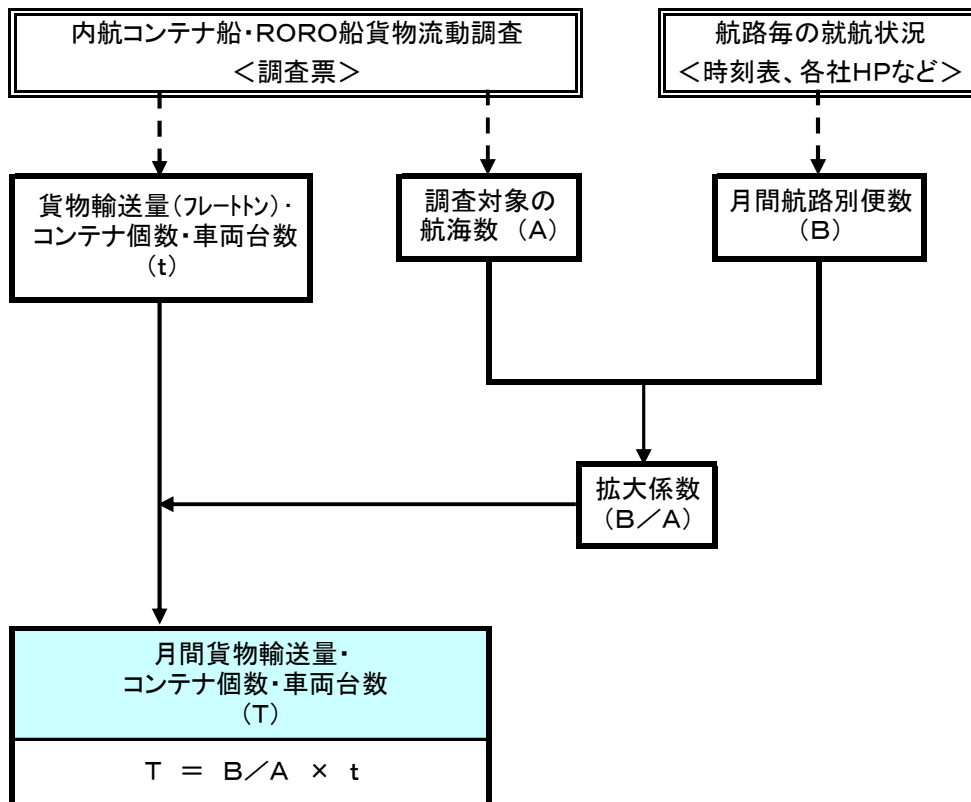
(参考2) 月間値の推計手法

各調査票の集計結果は、いずれも以下に示す方法により、月間貨物輸送量に拡大推計している。

(1) 内航コンテナ船・RORO船貨物流動調査

本調査では、指定した期間（平成24年11月1ヶ月間）に運航した船舶の任意の4航海（4往復）の貨物輸送実績を把握しているが、航海頻度が航路によって異なるため、以下の方法により各航路とも調査で得られた貨物量、輸送したコンテナ個数および車両台数等を月間値に拡大推計し、調査結果の集計・分析はこの月間推計値により行った。

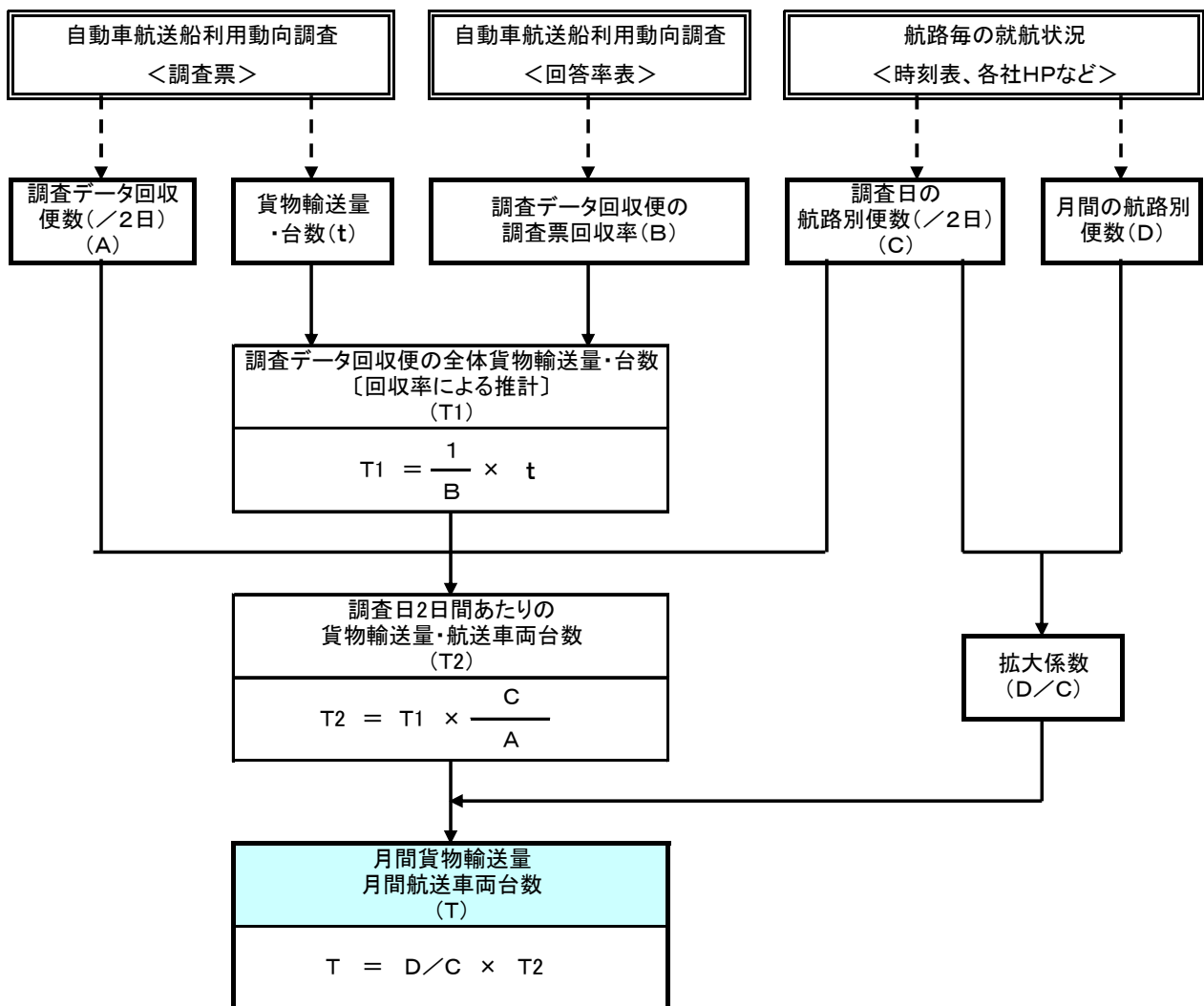
付図－1 内航コンテナ船・RORO船輸送貨物量の月間拡大推計フロー



(2) 内航自動車航送船利用動向調査

本調査では、指定した期間（平成 24 年 11 月 1 ヶ月間）に運航した自動車航送船（フェリー）航路について、航路毎に調査日（任意の 2 日間）を設定し、当該日に運航されたフェリーによる輸送貨物を調査対象としているが、航路（港湾間）によって 1 日の航海数に差があるため、調査結果の集計・分析においては、以下の方法により 1 ヶ月間の航送車両台数および貨物輸送量を推計している。

付図－2 内航自動車航送船（フェリー）輸送貨物量の月間拡大推計フロー



(3) 外航RORO船・自動車航送船貨物流動調査

本調査では、指定した期間（平成24年11月1ヶ月間）に運航した船舶の任意の4航海（4往復）の貨物輸送実績を把握しているが、航海頻度が航路によって異なるため、以下の方法により各航路とも調査で得られた輸送量、輸送したコンテナ個数および車両台数等を月間値に拡大推計し、調査結果の集計・分析はこの月間推計値により行った。

付図－3 外航RORO船・自動車航送船輸送貨物量の月間拡大推計フロー

