東 北 の 物 流

平成３０年度 総合版

東 北 運 輸 局

は じ め に

『東北の物流』（平成30年度総合版）は、東北地方における平成２９年度（一部２８年度ほか）の物流関連データをとりまとめたものです。

※ 国土交通省統計情報「貨物地域流動調査」（平成28年度分）に基づき作成した「『東北の物流』－ 国土交通省公表「貨物地域流動調査」関連－（平成30年版）」は、先行して平成30年７月に公表済み（P1 ～ P28）

物流は、私たちの生活や産業を支える重要な役割を担っている一方、その輸送体系などにより、深刻化する地球環境問題へ大きな影響を与えかねないという問題も抱えており、その対策が求められています。

東北運輸局では、荷主企業と物流事業者の連携による取り組み等に対して各種支援策を用意し、グリーン物流（環境に優しい物流）の推進を図っています。

『東北の物流』を業務遂行の一助としてご活用いただければ幸いです。

東北運輸局交通政策部 環境・物流課

目　　次

東北地方における物流の概況、凡例・・・・・・・・・・・　１
１．各県発着輸送機関別貨物地域間輸送量　・・・・・・・・・　３
２．地域別輸送機関別貨物輸送量　・・・・・・・・・・・・・　１２
３．輸送機関別貨物輸送量の推移　・・・・・・・・・・・・・　１５
４．品目別輸送量の推移　・・・・・・・・・・・・・・・・・　２０
５．《参考》輸送機関別国内貨物輸送量の推移・・・・・・・・　２５
６．貨物自動車運送事業者数及び車両数の推移　・・・・・・・　２９
７．規模別貨物自動車運送事業者数　・・・・・・・・・・・・　２９
８．貨物自動車輸送トン数の推移　・・・・・・・・・・・・・　３０
９．貨物自動車輸送トンキロの推移　・・・・・・・・・・・・　３１
１０．東北地方における貨物鉄道事業の現況　・・・・・・・・・　３３
１１．鉄道貨物輸送トン数の推移　・・・・・・・・・・・・・・　３４
１２．鉄道貨物輸送トンキロの推移　・・・・・・・・・・・・・　３５
１３．ＪＲ貨物東北支社からの発送トン数の推移　・・・・・・・　３６
１４．ＪＲコンテナ輸送量の推移　・・・・・・・・・・・・・・　３７
１５．民鉄貨物輸送トン数の推移　・・・・・・・・・・・・・・　３８
１６．海上貨物取扱量の推移　・・・・・・・・・・・・・・・・　３９
１７．品目別海上貨物取扱量　・・・・・・・・・・・・・・・・　４３
１８．港別港湾運送取扱貨物量の推移　・・・・・・・・・・・・　４７
１９．内航フィーダー船取扱実績の推移　・・・・・・・・・・・　４８
２０．外貿コンテナ取扱実績　・・・・・・・・・・・・・・・・　４９
２１．フェリー定期航路の現況　・・・・・・・・・・・・・・・　５０
２２．フェリー航路の輸送実績の推移　・・・・・・・・・・・・　５１
２３．営業倉庫の分類　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５３
２４．類別倉庫所管面（容）積の推移　・・・・・・・・・・・・　５４
２５．県別倉庫所管面（容）積の推移　・・・・・・・・・・・・　５５
２６．営業倉庫入庫量、平均月末在庫量及び回転数の推移　・・　５７
２７．普通倉庫の県別品目別年間入庫実績　・・・・・・・・・　５９
２８．冷蔵倉庫の県別品目別年間入庫実績　・・・・・・・・・　６０
２９．東北地方の空港の現況　・・・・・・・・・・・・・・・・　６１
３０．国内航空貨物輸送実績の推移　・・・・・・・・・・・・・　６５
３１．国際航空貨物輸送実績の推移　・・・・・・・・・・・・・　７０

［ 参考資料 ］

１．東北の主要経済指標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　７２
２．一般トラックターミナルの現況・・・・・・・・・・・・・・・　７３
３．中小企業施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
（１）全国及び東北の中小企業団体中央会
（２）中小企業施策の体系図
4．流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の概要　・・　７６
5．総合物流施策大綱（2017－2020）　概要/本文　・・・・　７９

東北地方における物流の概況（平成28年度）

・全国の貨物輸送量は、平成22年度以降、平成27年度まで減少が続いていたが、平成28年度は前年度に比べ1.7%の増加となった。

・東北発着の貨物輸送量は、震災直後の平成23年度に対前年度比74.2%と大幅に減少したが、その後、復興事業関連貨物の物流需要が増加、特に平成25年度は対前年度比145%と大幅増加となった。その後伸びは鈍化し、平成27年度は対前年度で0.2%増と横ばい状態にあったところ、平成28年度は対前年度比93.7%と6%を超える減少となった。これは復興工事関連貨物の物流需要の減少が主な要因として考えられる。

・東北発貨物は47,565万トン（うち東北域外への発貨物は5,068万トン（10.7%））、東北着貨物は48,673万トン（うち東北域外からの着貨物は 6,175万トン(12.7%)）で、このうち東北域内輸送（東北発→東北着）が発着貨物のうち42,497万トンと約9割を占める。

・輸送モード別のシェアでは、鉄道0.7%、海運6.0%、自動車93.3%で、全国のモード別シェアと比較すると海運が4.2ポイント低く、自動車は4.2ポイント高い。東北域内での輸送機関の殆どが自動車という状況にあり、この傾向は過年度と同様である。

・東北域外との発着貨物輸送量は前年度に比べ0.8%増で、輸送機関別割合では概ね鉄道が5%、海運39%、自動車が56%となっている。

	輸送機関別	輸送量	分担率	前年度比	合計輸送量
東北発貨物	鉄　道	339万トン	0.7%	99.1%	47,565万トン（前年度比 93.7%）
	海　運	2,569万トン	5.4%	104.4%	
	自動車	44,657万トン	93.9%	93.2%	
（うち東北発他地域着貨物）	鉄　道	254万トン	5.0%	98.4%	5,068万トン（前年度比102.3%）
	海　運	1,865万トン	36.8%	107.4%	
	自動車	2,949万トン	58.2%	99.7%	
東北着貨物	鉄　道	354万トン	0.7%	101.4%	48,673万トン（前年度比 93.6%）
	海　運	3,192万トン	6.6%	97.3%	
	自動車	45,127万トン	92.7%	93.3%	
（うち他地域発東北着貨物）	鉄　道	269万トン	4.4%	101.9%	6,175万トン（前年度比 99.5%）
	海　運	2,487万トン	40.3%	97.2%	
	自動車	3,419万トン	55.4%	101.1%	

【 凡　例 】

１．貨物地域流動調査の調査対象貨物の範囲及び地域の区分は次のとおりである。

（１）調査対象貨物の範囲

①鉄　道

車扱貨物（混載を含む。）及びコンテナ貨物で、日本貨物鉄道（株）が輸送したものを対象とし、その他の鉄道事業者の輸送分を含まない。

②海　運

港湾調査規則による港湾の海上移入貨物を対象とするが、仕出港が海上となっている貨物、フェリーボートにより輸送された自動車及びその積荷を含まない。

③自動車

営業用及び自家用自動車（霊柩車を除く。）で輸送された全貨物（フェリーボートで輸送された自動車の積荷を含む。）を対象とした。

※　輸送量はサンプル調査による。

（２）地域区分

【北海道】 →　北海道

【東　北】 →　青森 ・ 岩手 ・ 宮城 ・ 福島 ・ 秋田 ・ 山形

【関　東】 →　茨城 ・ 栃木 ・ 群馬 ・ 埼玉 ・ 千葉 ・ 東京 ・ 神奈川

【北　陸】 →　新潟 ・ 富山 ・ 石川 ・ 福井 ・ 山梨 ・ 長野

【中　京】 →　静岡 ・ 岐阜 ・ 愛知 ・ 三重

【近　畿】 →　滋賀 ・ 京都 ・ 奈良 ・ 和歌山 ・ 大阪 ・ 兵庫

【中　国】 →　鳥取 ・ 島根 ・ 岡山 ・ 広島 ・ 山口

【四　国】 →　香川 ・ 愛媛 ・ 徳島 ・ 高知

【九　州】 →　福岡 ・ 佐賀 ・ 長崎 ・ 熊本 ・ 大分 ・ 宮崎 ・ 鹿児島 ・ 沖縄

２．数字は、原則として単位未満で四捨五入してあるので、総数と内計は必ずしも一致しない。

３．東北運輸局管内とは、青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県の６県をいう。

※ データの整合性等について

「東北の物流」は国土交通省公表の「貨物地域流動調査」及び「輸送統計調査」を参考に集約しておりますが、目次１～４は「貨物地域流動調査」のデータ、目次欄《参考》の「輸送機関別国内貨物輸送量の推移」は「輸送統計調査」のデータを基に作成しており、このうち「鉄道」及び「海運」にあっては調査対象に差異があり、数値に整合性がありません。

また、「航空」については、データの値が極めて小さいことから資料作成の対象から外しております。

1. 各県発着輸送機関別貨物地域間輸送量

平成28年度　　青　森　県　　単位：千トン

	輸送機関＼地域		北海道	関東	北陸	中京	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
域外	青森発	鉄道	34.3	175.3	26.4	36.9	92.5	26.4	9.4	49.3	450.5	5.2
		海運	3,273.6	2,709.1	137.5	86.0	227.6	148.3	9.0	32.9	6,623.9	75.7
		自動車	96.4	1,311.6	107.1	65.1	30.1	0.0	38.1	25.1	1,673.5	19.1
		計	3,404.4	4,196.0	271.1	188.0	350.2	174.6	56.4	107.3	8,748.0	100
		シェア	38.9	48.0	3.1	2.1	4.0	2.0	0.6	1.2	100	
	青森着	鉄道	49.5	109.3	26.7	49.0	25.6	10.0	9.5	11.6	291.2	4.2
		海運	908.4	2,800.1	41.8	574.6	92.6	168.5	79.1	138.7	4,803.8	70.1
		自動車	136.1	1,289.1	128.7	134.7	26.9	0.0	42.6	0.0	1,758.1	25.7
		計	1,094.0	4,198.4	197.1	758.4	145.1	178.5	131.2	150.2	6,853.0	100
		シェア	16.0	61.3	2.9	11.1	2.1	2.6	1.9	2.2	100	

	輸送機関＼地域		青森	岩手	宮城	福島	秋田	山形	東北計	分担率
域内	青森発	鉄道	1.5	1.7	40.5	10.4	0.7	1.9	56.7	0.1
		海運	197.8	273.1	597.7	468.6	424.0	55.3	2,016.5	2.8
		自動車	63,071.5	3,841.2	1,439.0	374.6	1,071.2	199.5	69,997.0	97.1
		計	63,270.8	4,116.0	2,077.1	853.6	1,495.9	256.8	72,070.2	100
		シェア	87.8	5.7	2.9	1.2	2.1	0.4	100	
	青森着	鉄道	1.5	0.6	80.2	35.5	18.0	13.4	149.2	0.2
		海運	197.8	33.0	196.9	111.0	46.0	30.6	615.4	0.8
		自動車	63,071.5	4,615.3	2,863.1	569.4	464.2	998.7	72,582.4	99.0
		計	63,270.8	4,648.9	3,140.3	716.0	528.2	1,042.8	73,347.0	100
		シェア	86.3	6.3	4.3	1.0	0.7	1.4	100	

資料：「貨物地域流動調査」

平成28年度　　岩　手　県　　単位：千トン

	輸送機関＼地域		北海道	関東	北陸	中京	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
域外	岩手発	鉄道	17.2	34.6	5.5	167.6	54.8	20.8	4.1	32.0	336.6	10.0
		海運	75.7	997.4	3.2	85.6	59.1	41.5	3.7	7.0	1,273.1	37.7
		自動車	202.4	1,230.7	305.3	27.1	0.1	0.0	0.0	0.5	1,766.2	52.3
		計	295.3	2,262.7	314.0	280.3	114.1	62.2	7.8	39.5	3,375.9	100
		シェア	8.7	67.0	9.3	8.3	3.4	1.8	0.2	1.2	100	
	岩手着	鉄道	27.8	91.4	18.7	201.1	32.4	18.2	11.6	14.3	415.5	8.7
		海運	795.1	1,057.0	1.6	106.5	45.2	19.2	0.7	32.1	2,057.2	43.2
		自動車	65.7	1,460.7	391.7	164.0	69.0	121.0	11.9	10.4	2,294.4	48.1
		計	888.5	2,609.1	411.9	471.6	146.6	158.4	24.2	56.8	4,767.1	100
		シェア	18.6	54.7	8.6	9.9	3.1	3.3	0.5	1.2	100	

	輸送機関＼地域		青森	岩手	宮城	福島	秋田	山形	東北計	分担率
域内	岩手発	鉄道	0.6	0.4	31.3	0.8	0.0	0.1	33.2	0.0
		海運	33.0	206.1	145.2	106.6	0.0	0.0	490.9	0.6
		自動車	4,615.3	65,778.8	4,171.8	293.8	1,113.5	232.3	76,205.5	99.3
		計	4,648.9	65,985.3	4,348.2	401.1	1,113.6	232.4	76,729.5	100
		シェア	6.1	86.0	5.7	0.5	1.5	0.3	100	
	岩手着	鉄道	1.7	0.4	327.9	1.0	0.4	0.4	331.8	0.4
		海運	273.1	206.1	118.8	157.7	9.0	9.3	774.2	1.0
		自動車	3,841.2	65,778.8	3,413.6	961.6	1,498.5	465.7	75,959.4	98.6
		計	4,116.0	65,985.3	3,860.3	1,120.3	1,507.9	475.4	77,065.3	100
		シェア	5.3	85.6	5.0	1.5	2.0	0.6	100	

資料：「貨物地域流動調査」

平成28年度　　宮　城　県　　単位：千トン

	輸送機関＼地域		北海道	関東	北陸	中京	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
域外	宮城発	鉄道	80.0	420.6	20.6	117.3	119.5	28.1	9.3	55.1	850.7	5.1
		海運	2,091.8	2,296.4	302.8	3,274.8	109.8	356.8	8.6	42.5	8,483.5	51.1
		自動車	169.0	3,650.2	914.4	999.4	1,438.1	94.9	0.0	0.0	7,266.1	43.8
		計	2,340.8	6,367.2	1,237.8	4,391.6	1,667.4	479.9	18.0	97.6	16,600.3	100
		シェア	14.1	38.4	7.5	26.5	10.0	2.9	0.1	0.6	100	
	宮城着	鉄道	62.7	292.6	52.1	148.3	131.3	59.2	46.7	57.6	850.5	3.4
		海運	1,678.2	4,940.7	11.8	4,000.7	317.3	510.2	38.8	945.6	12,443.3	49.3
		自動車	609.9	6,835.7	885.1	1,370.5	2,176.9	82.4	0.0	0.0	11,960.6	47.4
		計	2,350.8	12,069.0	949.0	5,519.5	2,625.5	651.8	85.5	1,003.3	25,254.4	100
		シェア	9.3	47.8	3.8	21.9	10.4	2.6	0.3	4.0	100	

	輸送機関＼地域		青森	岩手	宮城	福島	秋田	山形	東北計	分担率
域内	宮城発	鉄道	80.2	327.9	15.4	183.5	29.8	1.0	637.8	0.7
		海運	196.9	118.8	189.0	148.6	161.1	19.3	833.8	0.9
		自動車	2,863.1	3,413.6	72,220.9	9,131.8	1,649.6	6,447.4	95,726.3	98.5
		計	3,140.3	3,860.3	72,425.3	9,463.9	1,840.5	6,467.6	97,197.9	100
		シェア	3.2	4.0	74.5	9.7	1.9	6.7	100	
	宮城着	鉄道	40.5	31.3	15.4	18.0	7.7	0.3	113.2	0.1
		海運	597.7	145.2	189.0	57.3	2.4	1.3	992.9	1.2
		自動車	1,439.0	4,171.8	72,220.9	2,389.0	149.6	1,855.9	82,226.1	98.7
		計	2,077.1	4,348.2	72,425.3	2,464.4	159.7	1,857.5	83,332.2	100
		シェア	2.5	5.2	86.9	3.0	0.2	2.2	100	

資料：「貨物地域流動調査」

平成28年度　　福　島　県　　単位：千トン

	輸送機関＼地域		北海道	関東	北陸	中京	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
域外	福島発	鉄道	56.1	235.5	5.1	15.3	48.8	24.6	6.5	46.1	438.0	3.5
		海運	204.6	559.7	20.1	74.4	29.0	104.3	117.2	118.6	1,227.9	9.8
		自動車	202.1	8,484.1	487.4	1,262.3	321.3	2.9	104.9	12.0	10,877.0	86.7
		計	462.8	9,279.2	512.6	1,352.0	399.1	131.8	228.6	176.8	12,542.9	100
		シェア	3.7	74.0	4.1	10.8	3.2	1.1	1.8	1.4	100	
	福島着	鉄道	55.1	550.7	14.5	37.9	32.2	28.5	13.0	22.8	754.8	5.3
		海運	454.8	1,500.5	13.3	51.9	79.1	177.3	115.2	270.0	2,662.2	18.7
		自動車	0.0	8,883.7	851.0	672.0	194.7	19.7	179.3	0.0	10,800.4	76.0
		計	509.9	10,934.9	878.8	761.8	306.0	225.6	307.5	292.8	14,217.4	100
		シェア	3.6	76.9	6.2	5.4	2.2	1.6	2.2	2.1	100	

	輸送機関＼地域		青森	岩手	宮城	福島	秋田	山形	東北計	分担率
域内	福島発	鉄道	35.5	1.0	18.0	0.7	15.8	0.4	71.5	0.1
		海運	111.0	157.7	57.3	3,177.7	46.3	0.0	3,550.2	4.4
		自動車	569.4	961.6	2,389.0	71,789.5	73.6	598.5	76,381.6	95.5
		計	716.0	1,120.3	2,464.4	74,968.0	135.7	598.9	80,003.2	100
		シェア	0.9	1.4	3.1	93.7	0.2	0.7	100	
	福島着	鉄道	10.4	0.8	183.5	0.7	5.6	0.6	201.5	0.2
		海運	468.6	106.6	148.6	3,177.7	0.0	0.0	3,901.5	4.5
		自動車	374.6	293.8	9,131.8	71,789.5	43.9	468.9	82,102.5	95.2
		計	853.6	401.1	9,463.9	74,968.0	49.5	469.5	86,205.6	100
		シェア	1.0	0.5	11.0	87.0	0.1	0.5	100	

資料：「貨物地域流動調査」

平成28年度　　秋　田　県　　単位：千トン

	輸送機関＼地域		北海道	関東	北陸	中京	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
域外	秋田発	鉄道	26.9	96.8	14.2	54.6	68.2	37.0	5.0	27.9	330.7	11.8
		海運	222.3	49.3	298.0	60.2	16.4	13.6	4.5	61.4	725.7	26.0
		自動車	0.0	1,043.5	465.8	87.3	46.2	62.4	31.2	0.0	1,736.4	62.2
		計	249.2	1,189.6	778.0	202.2	130.8	113.0	40.7	89.3	2,792.8	100
		シェア	8.9	42.6	27.9	7.2	4.7	4.0	1.5	3.2	100	
	秋田着	鉄道	46.0	119.5	21.4	21.9	27.4	13.9	5.6	13.3	268.9	6.6
		海運	618.8	821.4	352.9	69.5	12.3	204.4	13.4	279.2	2,372.0	58.5
		自動車	0.0	1,145.3	187.2	82.6	0.1	0.0	0.0	0.0	1,415.1	34.9
		計	664.8	2,086.1	561.4	174.0	39.8	218.4	19.0	292.5	4,056.0	100
		シェア	16.4	51.4	13.8	4.3	1.0	5.4	0.5	7.2	100	

	輸送機関＼地域		青森	岩手	宮城	福島	秋田	山形	東北計	分担率
域内	秋田発	鉄道	18.0	0.4	7.7	5.6	1.6	0.4	33.6	0.1
		海運	46.0	9.0	2.4	0.0	1.3	1.5	60.3	0.1
		自動車	464.2	1,498.5	149.6	43.9	43,590.0	751.3	46,497.6	99.8
		計	528.2	1,507.9	159.7	49.5	43,592.9	753.2	46,591.5	100
		シェア	1.1	3.2	0.3	0.1	93.6	1.6	100	
	秋田着	鉄道	0.7	0.0	29.8	15.8	1.6	0.1	48.0	0.1
		海運	424.0	0.0	161.1	46.3	1.3	14.7	647.4	1.3
		自動車	1,071.2	1,113.5	1,649.6	73.6	43,590.0	817.1	48,315.1	98.6
		計	1,495.9	1,113.6	1,840.5	135.7	43,592.9	831.9	49,010.4	100
		シェア	3.1	2.3	3.8	0.3	88.9	1.7	100	

資料：「貨物地域流動調査」

平成28年度　　山　形　県　　単位：千トン

	輸送機関＼地域		北海道	関東	北陸	中京	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
域外	山形発	鉄道	23.9	10.9	1.2	9.1	34.2	23.3	3.5	31.4	137.4	2.1
		海運	79.4	4.7	192.0	0.0	0.0	1.2	0.0	36.3	313.6	4.7
		自動車	103.0	4,453.3	881.0	536.0	172.2	20.3	2.2	0.0	6,168.1	93.2
		計	206.3	4,468.8	1,074.2	545.1	206.5	44.7	5.7	67.7	6,619.1	100
		シェア	3.1	67.5	16.2	8.2	3.1	0.7	0.1	1.0	100	
	山形着	鉄道	22.9	19.9	7.1	15.8	15.7	11.5	9.8	8.1	110.8	1.7
		海運	281.9	68.7	90.7	2.6	2.3	79.3	3.0	6.0	534.5	8.1
		自動車	17.4	4,029.7	1,050.6	645.8	186.9	0.0	1.4	27.4	5,959.2	90.2
		計	322.2	4,118.3	1,148.4	664.2	205.0	90.8	14.2	41.4	6,604.4	100
		シェア	4.9	62.4	17.4	10.1	3.1	1.4	0.2	0.6	100	

	輸送機関＼地域		青森	岩手	宮城	福島	秋田	山形			東北計	分担率
域内	山形発	鉄道	13.4	0.4	0.3	0.6	0.1	0.0			14.8	0.0
		海運	30.6	9.3	1.3	0.0	14.7	37.5			93.3	0.2
		自動車	998.7	465.7	1,855.9	468.9	817.1	47,667.2			52,273.6	99.8
		計	1,042.8	475.4	1,857.5	469.5	831.9	47,704.7			52,381.7	100
		シェア	2.0	0.9	3.5	0.9	1.6	91.1			100	
	山形着	鉄道	1.9	0.1	1.0	0.4	0.4	0.0			3.8	0.0
		海運	55.3	0.0	19.3	0.0	1.5	37.5			113.5	0.2
		自動車	199.5	232.3	6,447.4	598.5	751.3	47,667.2			55,896.2	99.8
		計	256.8	232.4	6,467.6	598.9	753.2	47,704.7			56,013.5	100
		シェア	0.5	0.4	11.5	1.1	1.3	85.2			100	

資料：「貨物地域流動調査」

平成28年度　　東　北　計　　単位：千トン

域外	輸送機関＼地域		北海道	関東	北陸	中京	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
	東北発	鉄道	238.4	973.8	73.0	400.8	418.1	160.1	37.9	241.8	2,543.9	5.0
		海運	5,947.4	6,616.5	953.6	3,581.1	441.9	665.6	142.9	298.8	18,647.8	36.8
		自動車	773.1	20,173.3	3,161.0	2,977.3	2,008.1	180.4	176.4	37.6	29,487.3	58.2
		計	6,958.8	27,763.7	4,187.7	6,959.2	2,868.0	1,006.1	357.2	578.2	50,678.9	100
		シェア	13.7	54.8	8.3	13.7	5.7	2.0	0.7	1.1	100	
	東北着	鉄道	264.0	1,183.3	140.4	474.0	264.7	141.3	96.1	127.7	2,691.7	4.4
		海運	4,737.1	11,188.4	512.0	4,805.9	548.8	1,159.0	250.3	1,671.6	24,872.9	40.3
		自動車	829.1	23,644.1	3,494.3	3,069.6	2,654.6	223.1	235.1	37.7	34,187.7	55.4
		計	5,830.2	36,015.9	4,146.7	8,349.5	3,468.0	1,523.5	581.5	1,837.1	61,752.3	100
		シェア	9.4	58.3	6.7	13.5	5.6	2.5	0.9	3.0	100	

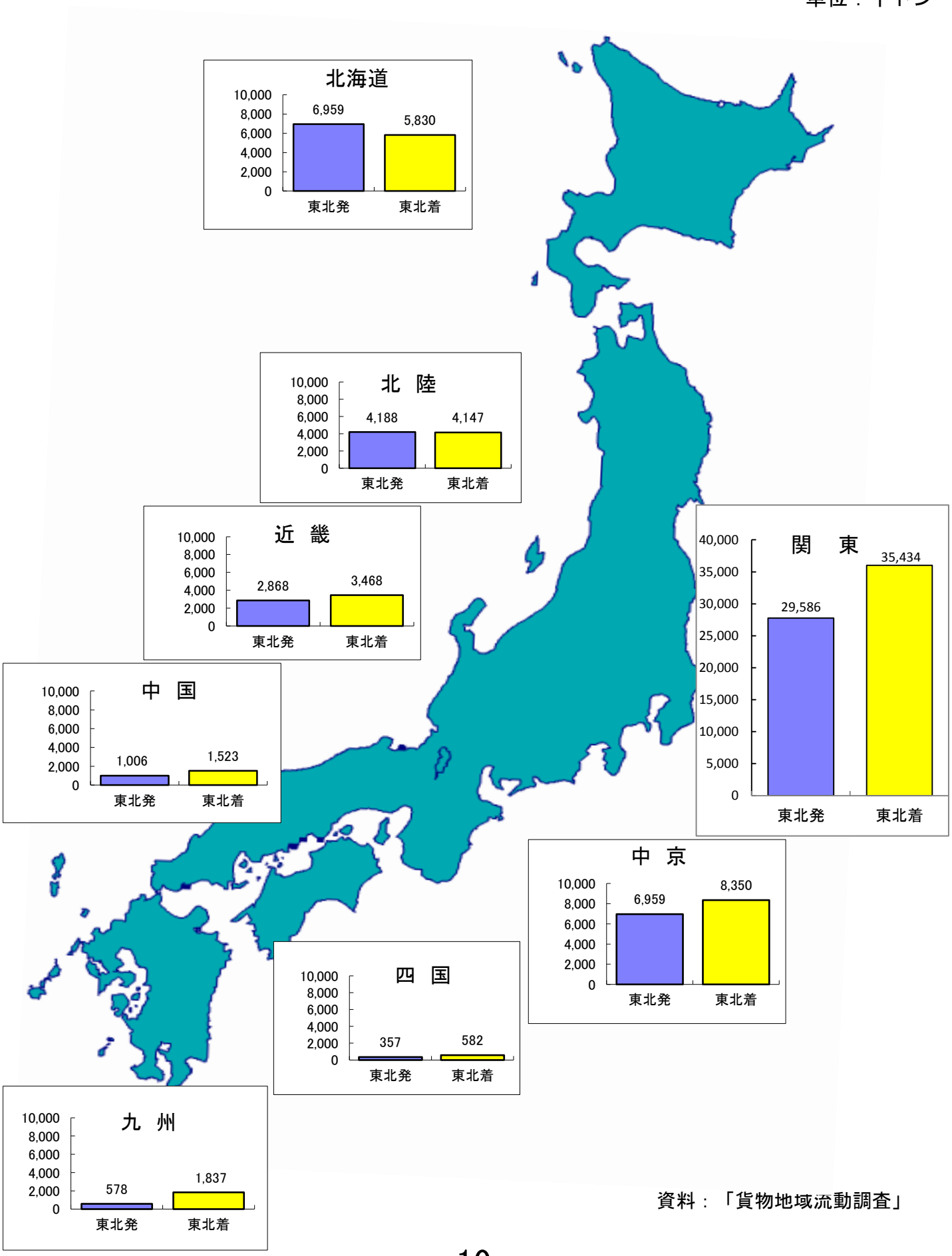
域内	輸送機関＼地域		青森	岩手	宮城	福島	秋田	山形	東北計	分担率
	東北発	鉄道	149.2	331.8	113.2	201.5	48.0	3.8	847.5	0.2
		海運	615.4	774.2	992.9	3,901.5	647.4	113.5	7,044.9	1.7
		自動車	72,582.4	75,959.4	82,226.1	82,102.5	48,315.1	55,896.2	417,081.7	98.1
		計	73,347.0	77,065.3	83,332.2	86,205.6	49,010.4	56,013.5	424,974.1	100
		シェア	17.3	18.1	19.6	20.3	11.5	13.2	100	
	東北着	鉄道	56.7	33.2	637.8	71.5	33.6	14.8	847.5	0.2
		海運	2,016.5	490.9	833.8	3,550.2	60.3	93.3	7,044.9	1.7
		自動車	69,997.0	76,205.5	95,726.3	76,381.6	46,497.6	52,273.6	417,081.7	98.1
		計	72,070.2	76,729.5	97,197.9	80,003.2	46,591.5	52,381.7	424,974.1	100
		シェア	17.0	18.1	22.9	18.8	11.0	12.3	100	

資料：「貨物地域流動調査」

東北発着貨物地域間輸送量

平成２８年度

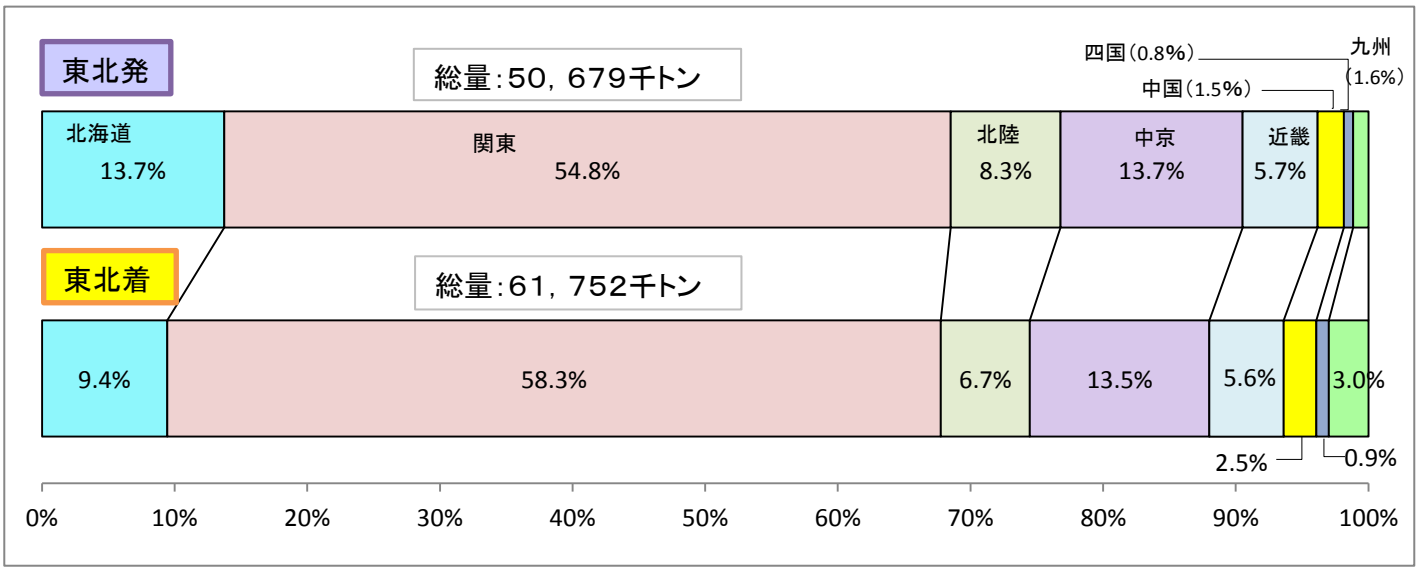
単位：千トン



資料：「貨物地域流動調査」

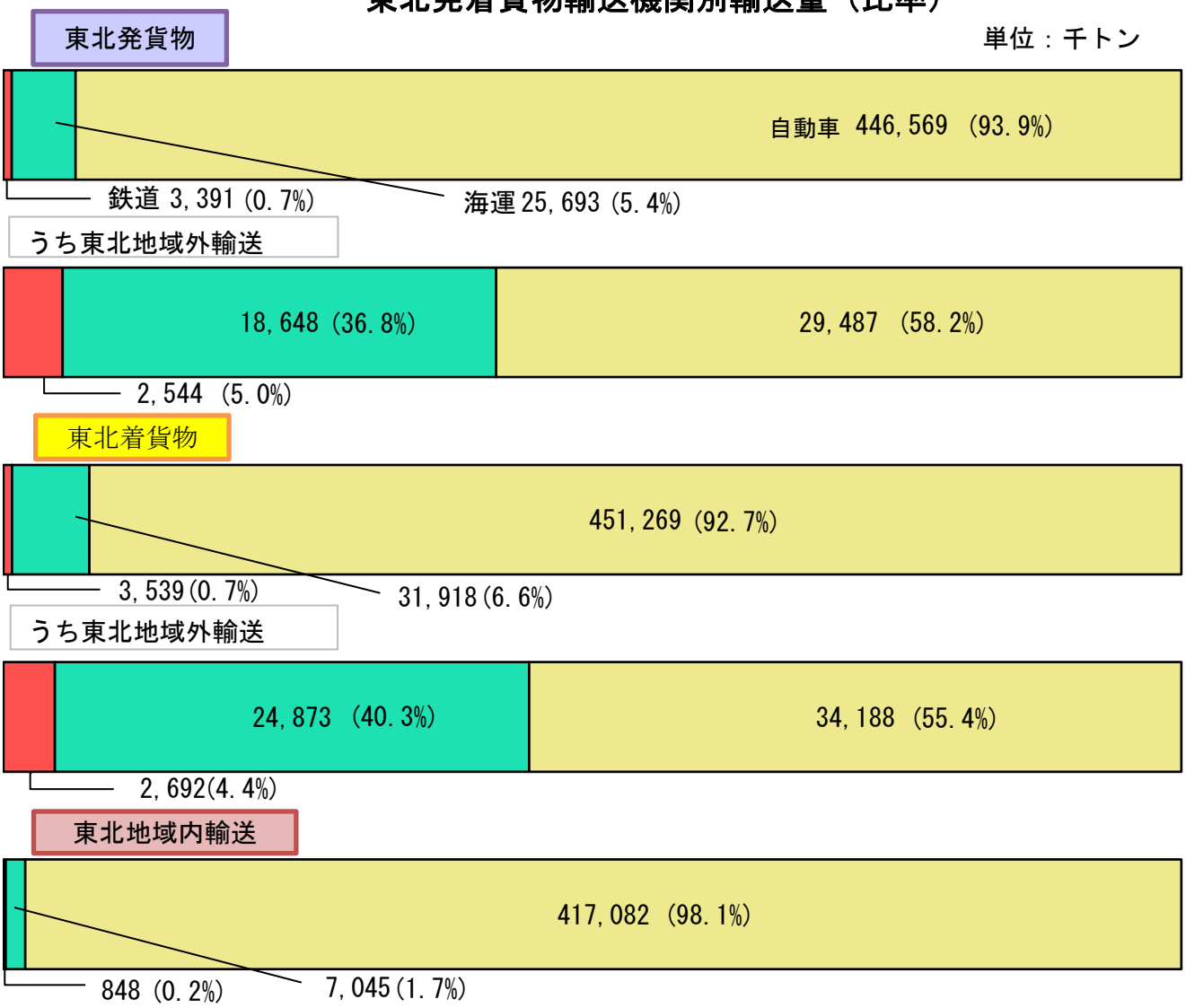
東北発着地域間輸送量地区別比率

平成２８年度



平成２８年度

東北発着貨物輸送機関別輸送量（比率）



資料：「貨物地域流動調査」

2. 地域別輸送機関別貨物輸送量

平成28年度
単位:千トン

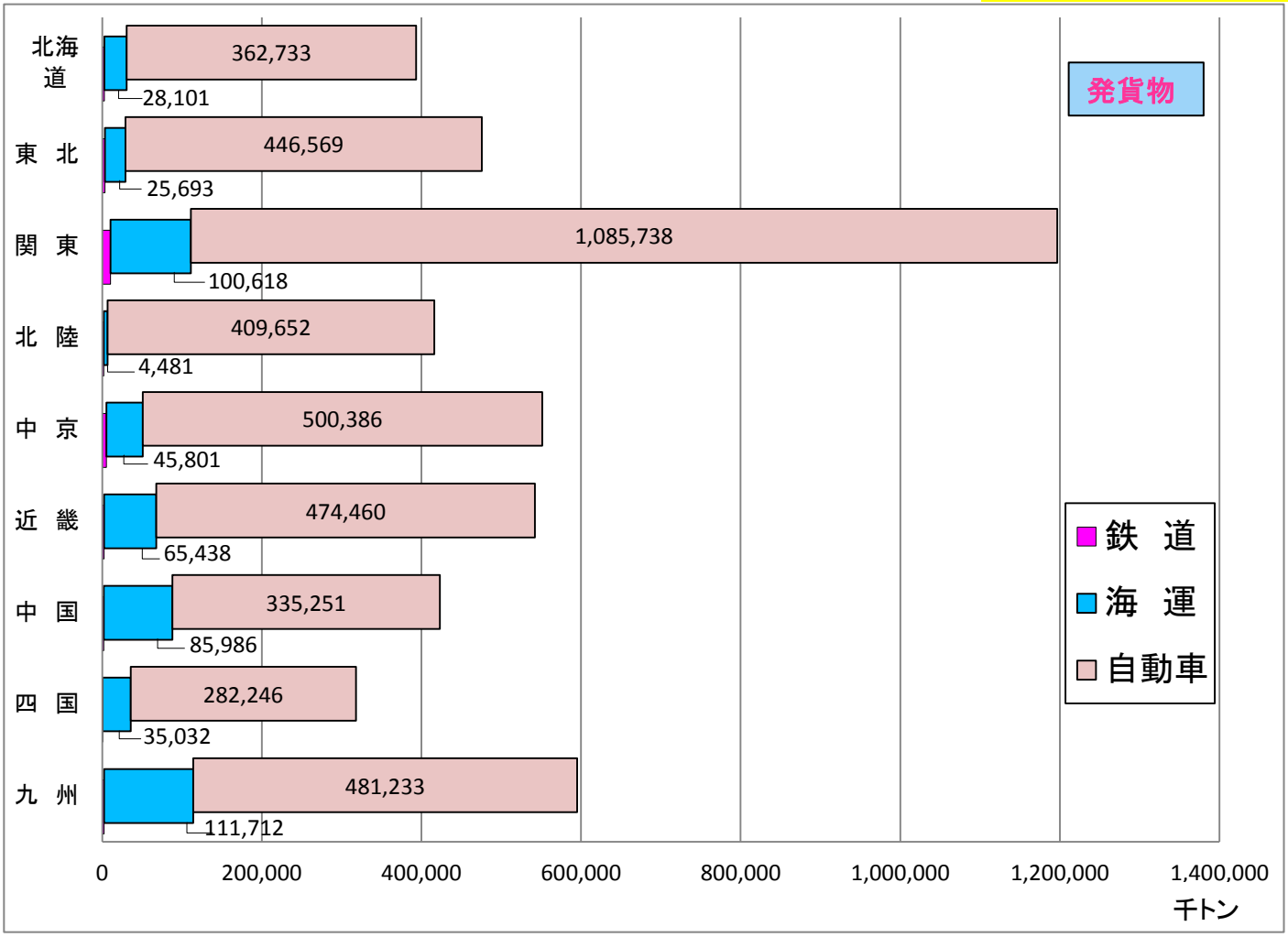
発着	地域＼輸送機関	鉄道	分担率	海運	分担率	自動車	分担率	合計	分担率
発	北海道	2,557	0.7	28,101	7.1	362,733	92.2	393,391	100
	東北	3,391	0.7	25,693	5.4	446,569	93.9	475,653	100
	関東	10,511	0.9	100,618	8.4	1,085,738	90.7	1,196,867	100
	北陸	2,064	0.5	4,481	1.1	409,652	98.4	416,197	100
	中京	5,082	0.9	45,801	8.3	500,386	90.8	551,269	100
	近畿	2,394	0.4	65,438	12.1	474,460	87.5	542,292	100
	中国	1,942	0.5	85,986	20.3	335,251	79.2	423,179	100
	四国	535	0.2	35,032	11.0	282,246	88.8	317,813	100
	九州	2,240	0.4	111,712	18.8	481,233	80.9	595,185	100
	全国	30,715	0.6	502,862	10.2	4,378,268	89.1	4,911,845	100
着	北海道	2,569	0.6	34,930	8.7	362,328	90.6	399,827	100
	東北	3,539	0.7	31,918	6.6	451,269	92.7	486,726	100
	関東	9,670	0.8	113,076	9.4	1,086,339	89.8	1,209,085	100
	北陸	2,926	0.7	13,653	3.2	411,867	96.1	428,446	100
	中京	4,010	0.7	54,545	9.9	494,853	89.4	553,408	100
	近畿	2,476	0.4	81,583	14.6	476,156	85.0	560,216	100
	中国	1,524	0.4	61,095	15.5	331,551	84.1	394,170	100
	四国	379	0.1	30,125	9.7	281,386	90.2	311,890	100
	九州	3,622	0.6	81,937	14.4	482,519	84.9	568,077	100
	全国	30,715	0.6	502,862	10.2	4,378,268	89.1	4,911,845	100

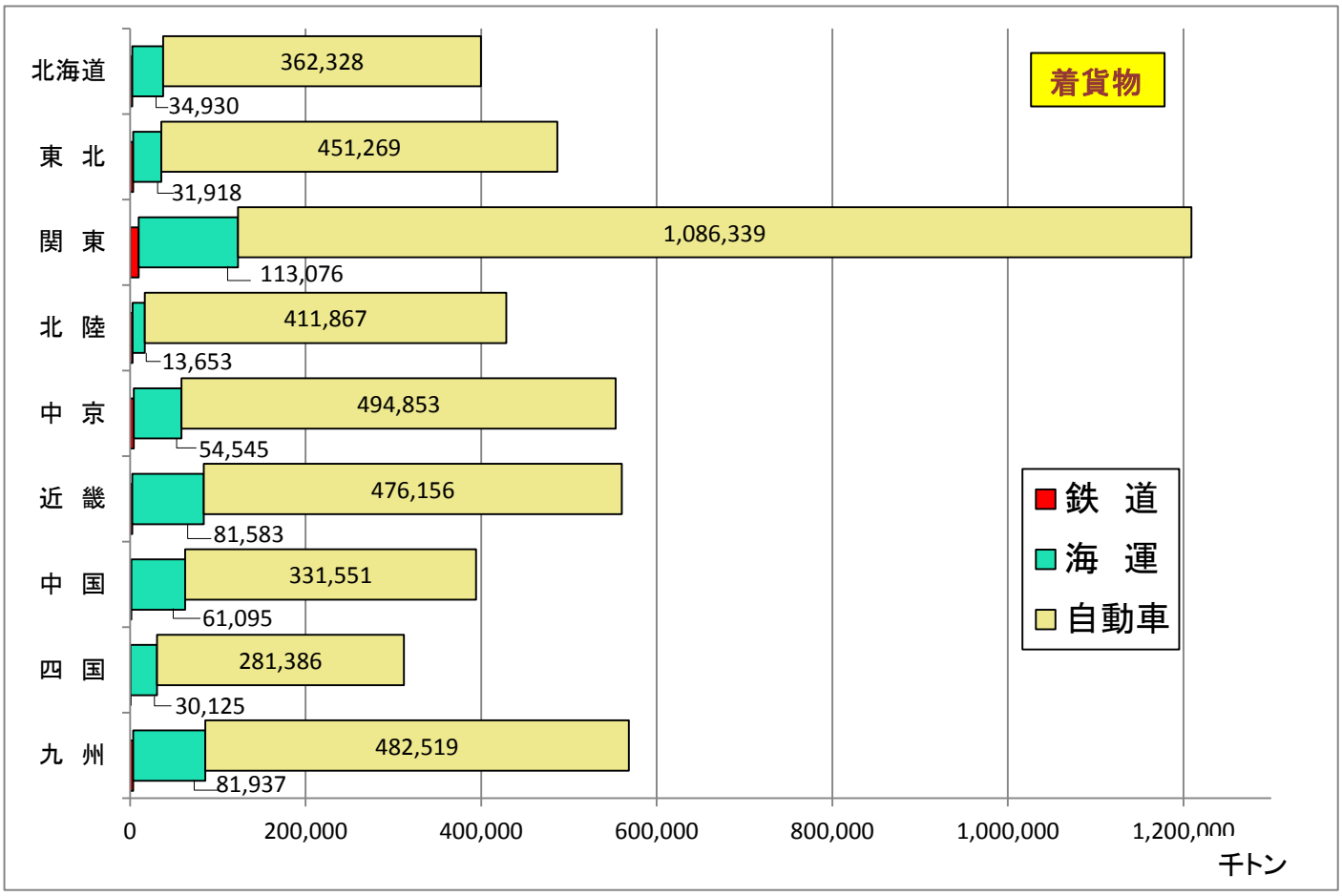
資料:「貨物地域流動調査」
(注)地域内流動を含む。

２７年度　合計 4,827,718

地域貨物別輸送量及び輸送機関別分担状況

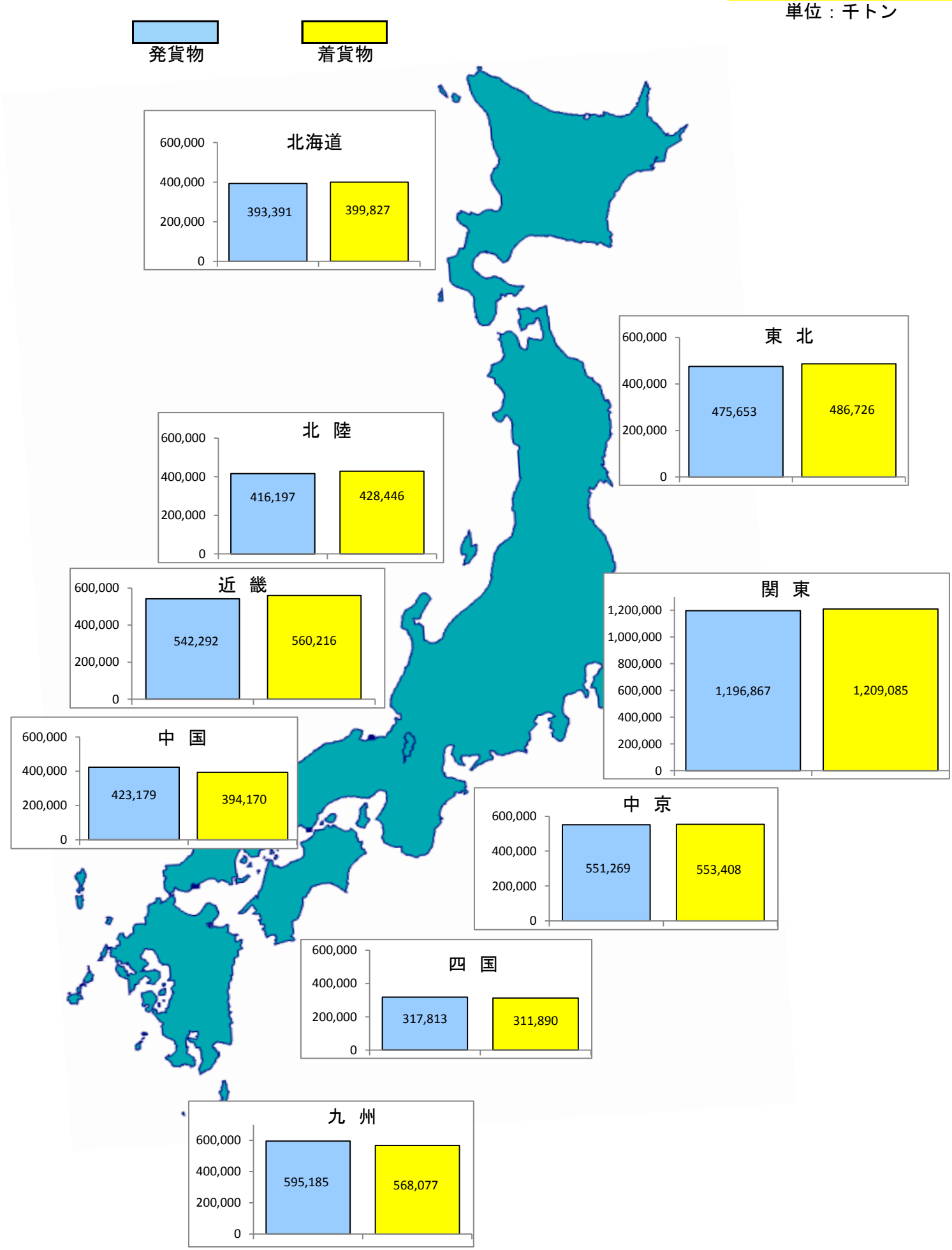
平成２８年度





地域別貨物輸送量

平成２８年度
単位：千トン



3. 輸送機関別貨物輸送量の推移

単位:千トン

青森県										
発着 / 輸送機関 / 年度	青森発					青森着				
	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比
19	529	9,016	78,210	87,754	-	450	7,149	79,036	86,635	-
20	535	8,034	58,383	66,952	76.3	415	6,768	58,477	65,661	75.8
21	466	7,149	74,741	82,355	123.0	378	6,171	72,812	79,361	120.9
22	502	7,562	64,316	72,379	87.9	394	6,146	63,907	70,447	88.8
23	363	6,793	52,920	60,075	83.0	340	6,204	55,408	61,951	87.9
24	520	7,881	54,930	63,332	105.4	382	6,409	57,384	64,175	103.6
25	509	9,061	74,622	84,191	132.9	404	6,170	75,140	81,714	127.3
26	559	9,079	82,109	91,748	109.0	433	5,684	78,625	84,741	103.7
27	543	9,064	78,077	87,684	95.6	445	5,508	75,645	81,599	96.3
28	507	8,640	71,671	80,818	92.2	440	5,419	74,340	80,200	98.3

岩手県										
発着 / 輸送機関 / 年度	岩手発					岩手着				
	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比
19	406	3,003	74,000	77,408	-	805	1,846	76,544	79,196	-
20	416	2,977	81,440	84,833	109.6	747	1,827	80,418	82,992	104.8
21	347	2,499	50,329	53,175	62.7	695	1,527	56,964	59,186	71.3
22	364	2,430	72,178	74,972	141.0	709	1,660	70,461	72,829	123.1
23	390	932	44,635	45,958	61.3	802	1,000	45,213	47,015	64.6
24	476	1,520	46,360	48,357	105.2	841	1,607	46,109	48,557	103.3
25	438	2,014	75,180	77,632	160.5	808	2,295	82,238	85,341	175.8
26	338	1,919	72,559	74,815	96.4	707	2,405	80,237	83,348	97.7
27	345	1,824	80,683	82,852	110.7	716	2,686	90,056	93,459	112.1
28	370	1,764	77,972	80,105	96.7	747	2,831	78,254	81,832	87.6

資料:「貨物地域流動調査」
(注)東北地域内流動を含む。

単位:千トン

宮城県										
発着 / 輸送機関 / 年度	宮城発					宮城着				
	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比
19	1,787	10,073	94,141	106,002	-	865	17,132	86,060	104,057	-
20	1,606	8,753	72,788	83,147	78.4	814	15,954	73,062	89,829	86.3
21	1,555	6,200	73,379	81,133	97.6	745	13,254	72,030	86,030	95.8
22	1,463	6,266	101,909	109,638	135.1	699	12,271	98,337	111,307	129.4
23	562	4,690	54,049	59,301	54.1	568	9,841	55,749	66,158	59.4
24	1,271	8,948	52,726	62,944	106.1	776	12,143	54,106	67,025	101.3
25	1,541	8,353	118,993	128,887	204.8	892	14,318	109,538	124,749	186.1
26	1,431	8,909	130,567	140,906	109.3	946	14,009	118,632	133,587	107.1
27	1,466	7,783	116,516	125,765	89.3	963	14,059	114,293	129,315	96.8
28	1,489	9,317	102,992	113,798	90.5	964	13,436	94,187	108,587	84.0

福島県										
発着 / 輸送機関 / 年度	福島発					福島着				
	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比
19	624	4,294	96,657	101,575	-	1,016	7,139	98,666	106,821	-
20	581	5,076	89,949	95,606	94.1	899	7,689	86,837	95,425	89.3
21	549	3,589	94,811	98,949	103.5	869	6,078	90,234	97,181	101.8
22	581	3,666	84,820	89,066	90.0	884	5,814	86,318	93,016	95.7
23	427	2,891	47,231	50,548	56.8	903	5,532	48,944	55,379	59.5
24	501	4,693	46,639	51,832	102.5	942	8,347	49,081	58,370	105.4
25	548	5,188	96,668	102,404	197.6	970	7,696	96,872	105,538	180.8
26	558	5,215	98,888	104,661	102.2	948	7,574	104,064	112,586	106.7
27	511	4,799	94,511	99,821	95.4	948	6,962	95,224	103,133	91.6
28	509	4,778	87,259	92,546	92.7	956	6,564	92,903	100,423	97.4

資料:「貨物地域流動調査」
(注)東北地域内流動を含む。

単位:千トン

秋田県										
発着 / 輸送機関 / 年度	秋田発					秋田着				
	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比
19	591	622	57,062	58,275	-	443	3,853	56,898	61,194	-
20	363	746	50,368	51,478	88.3	257	3,521	51,705	55,483	90.7
21	347	631	65,073	66,051	128.3	260	3,138	65,670	69,068	124.5
22	397	711	38,970	40,079	60.7	257	2,791	37,932	40,981	59.3
23	379	775	41,577	42,730	106.6	228	3,576	43,012	46,816	114.2
24	388	760	43,094	44,242	103.5	238	2,909	44,630	47,776	102.1
25	420	768	49,907	51,095	115.5	271	3,022	49,820	53,113	111.2
26	401	959	47,267	48,627	95.2	288	3,103	49,062	52,454	98.8
27	402	669	46,907	47,978	98.7	301	2,906	43,512	46,719	89.1
28	364	786	48,234	49,384	102.9	317	3,019	49,730	53,066	113.6

山形県										
発着 / 輸送機関 / 年度	山形発					山形着				
	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比
19	172	469	47,475	48,116	-	124	811	53,136	54,071	-
20	143	570	43,362	44,075	91.6	111	816	45,286	46,213	85.5
21	129	439	44,847	45,415	103.0	99	679	48,429	49,207	106.5
22	130	344	57,973	58,447	128.7	92	711	62,640	63,443	128.9
23	125	450	64,914	65,489	112.0	99	862	62,838	63,799	100.6
24	114	418	62,466	62,999	96.2	101	696	61,134	61,931	97.1
25	127	535	46,759	47,421	75.3	105	725	49,816	50,646	81.8
26	149	451	45,966	46,566	98.2	108	681	50,317	51,106	100.9
27	156	473	62,707	63,337	136.0	112	697	64,914	65,723	128.6
28	152	407	58,442	59,001	93.2	115	648	61,855	62,618	95.3

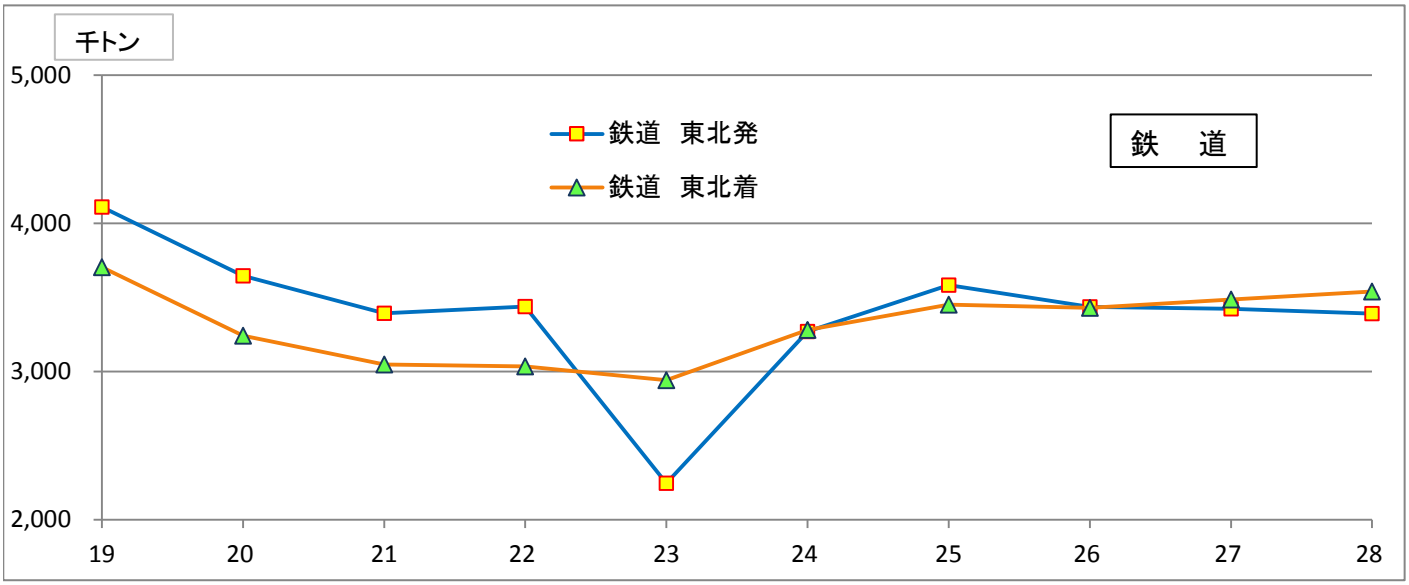
資料:「貨物地域流動調査」
(注)東北地域内流動を含む。

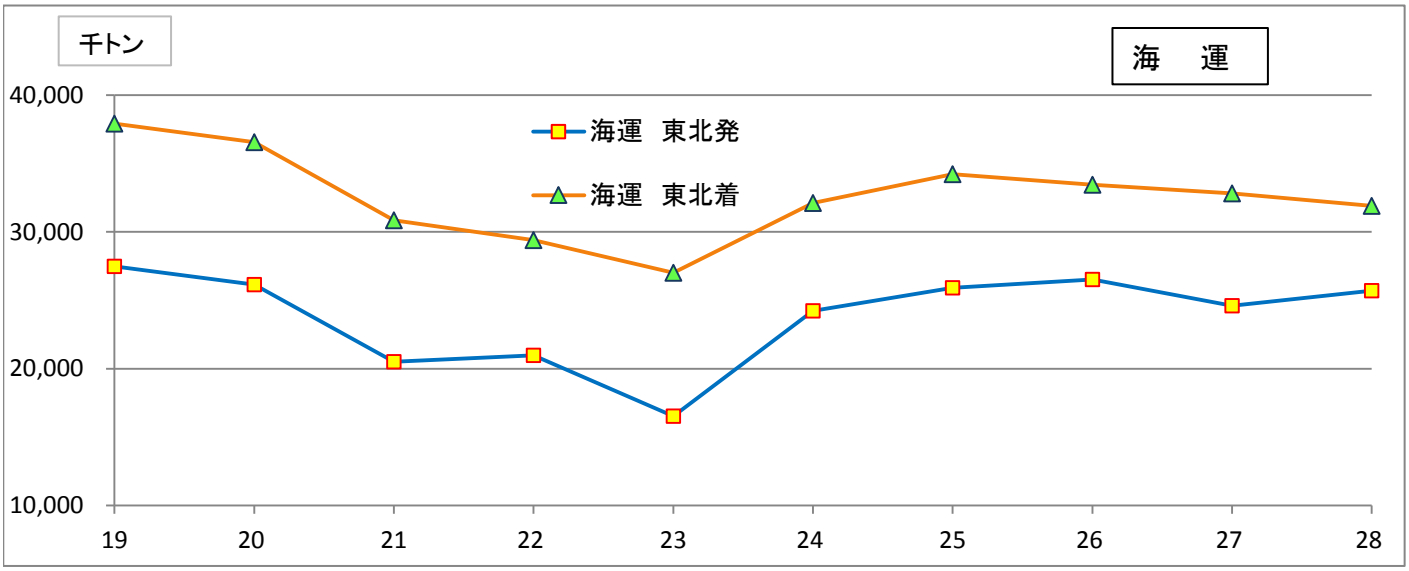
単位：千トン

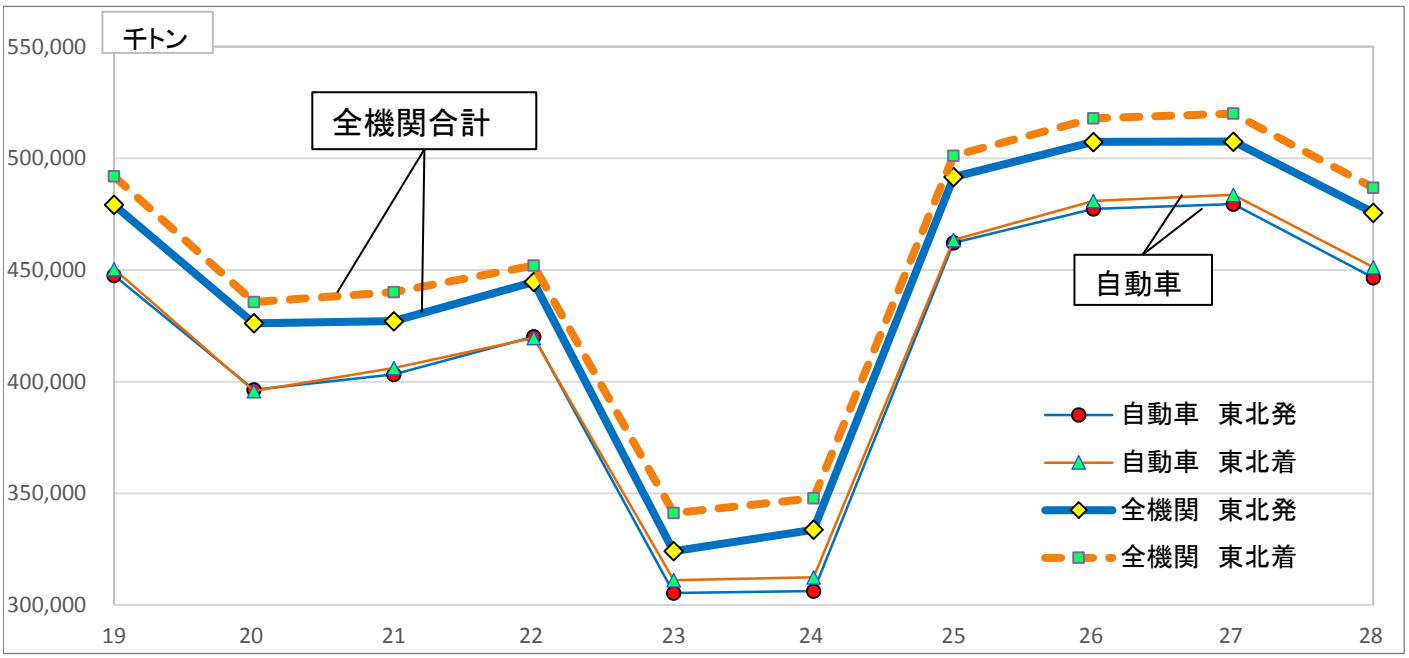
東北計										
発着 / 輸送機関 / 年度	東北発					東北着				
	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比	鉄道	海運	自動車	合計	対前年比
19	4,109	27,476	447,544	479,130	－	3,703	37,930	450,340	491,973	－
20	3,645	26,156	396,290	426,091	88.9	3,242	36,575	395,785	435,602	88.5
21	3,392	20,507	403,179	427,078	100.2	3,046	30,847	406,140	440,033	101.0
22	3,437	20,978	420,166	444,581	104.1	3,034	29,394	419,596	452,023	102.7
23	2,246	16,531	305,326	324,102	72.9	2,941	27,013	311,164	341,118	75.5
24	3,270	24,220	306,216	333,706	103.0	3,279	32,110	312,444	347,833	102.0
25	3,583	25,919	462,129	491,631	147.3	3,451	34,227	463,424	501,102	144.1
26	3,436	26,531	477,356	507,324	103.2	3,429	33,456	480,937	517,822	103.3
27	3,423	24,612	479,402	507,437	100.0	3,486	32,818	483,644	519,948	100.4
28	3,391	25,693	446,569	475,653	93.7	3,539	31,918	451,269	486,726	93.6

資料：「貨物地域流動調査」
（注）東北地域内流動を含む。

輸送機関別貨物輸送量の推移







4. 品目別輸送量の推移

東北発貨物

単位：千トン

品目	機関＼年度	19	構成比	20	構成比	21	構成比	22	構成比	23	構成比	24	構成比	25	構成比	26	構成比	27	構成比	28	構成比
農水産品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	215	0.9	218	0.8	202	0.8	198	0.8	101	0.5	201	1.0	210	1.0	178	0.8	137	0.5	135	0.6
	自動車	23,438	99.1	28,397	99.2	24,662	99.2	24,830	99.2	19,851	99.5	20,725	99.0	20,659	99.0	22,864	99.2	28,288	99.5	22,500	99.4
	計	23,652	4.9	28,615	6.7	24,864	5.8	25,028	5.6	19,953	6.2	20,927	6.3	20,869	4.2	23,042	4.5	28,424	5.6	22,635	4.8
林産品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	54	0.4	71	0.4	47	0.3	104	0.4	143	1.1	112	0.9	121	0.6	148	0.8	131	0.6	149	1.1
	自動車	13,956	99.6	18,267	99.6	14,793	99.7	26,144	99.6	13,207	98.9	12,787	99.1	20,654	99.4	19,024	99.2	22,025	99.4	13,129	98.9
	計	14,010	2.9	18,338	4.3	14,840	3.5	26,248	5.9	13,350	4.1	12,898	3.9	20,774	4.2	19,172	3.8	22,157	4.4	13,278	2.8
鉱産品	鉄　道	192	0.1	177	0.2	172	0.1	180	0.2	157	0.2	169	0.2	179	0.1	177	0.1	166	0.1	175	0.1
	海　運	10,514	6.8	10,529	9.5	8,930	7.2	8,652	8.7	7,293	10.2	8,840	13.0	11,245	8.2	11,000	8.0	10,976	8.8	10,186	7.8
	自動車	143,710	93.1	100,355	90.4	114,457	92.6	90,235	91.1	63,703	89.5	58,985	86.8	125,327	91.6	125,708	91.8	112,963	91.0	119,632	92.0
	計	154,417	32.2	111,062	26.1	123,560	28.9	99,067	22.3	71,152	22.0	67,994	20.4	136,752	27.8	136,885	27.0	124,105	24.5	129,994	27.3
金属機械工業品	鉄　道	13	0.0	14	0.0	19	0.0	18	0.0	5	0.0	12	0.0	8	0.0	7	0.0	8	0.0	9	0.0
	海　運	6,506	10.6	5,695	12.2	2,683	6.4	3,407	8.7	3,505	11.2	5,636	16.6	5,397	11.2	5,215	10.4	4,820	6.8	5,374	10.1
	自動車	55,046	89.4	41,136	87.8	39,358	93.6	35,528	91.2	27,805	88.8	28,286	83.4	42,745	88.8	44,840	89.6	66,286	93.2	47,661	89.9
	計	61,565	12.9	46,845	11.0	42,060	9.8	38,954	8.8	31,315	9.7	33,933	10.2	48,150	9.8	50,062	9.9	71,114	14.0	53,044	11.2
化学工業品	鉄　道	685	1.4	438	0.9	457	1.0	442	0.6	0	0.0	336	0.8	520	0.6	483	0.5	484	0.7	495	0.7
	海　運	8,538	17.2	7,979	15.7	7,133	16.1	6,855	8.7	4,092	11.0	7,834	17.6	7,062	8.8	7,849	8.7	7,098	9.6	8,083	12.0
	自動車	40,416	81.4	42,381	83.4	36,764	82.9	71,317	90.7	32,999	89.0	36,391	81.7	72,649	90.5	81,663	90.7	66,179	89.7	58,515	87.2
	計	49,639	10.4	50,798	11.9	44,355	10.4	78,614	17.7	37,091	11.4	44,562	13.4	80,232	16.3	89,995	17.7	73,761	14.5	67,093	14.1
軽工業品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	460	0.9	471	1.1	505	1.2	531	1.1	293	0.9	375	1.1	309	0.7	308	0.7	261	0.4	334	0.7
	自動車	51,991	99.1	42,178	98.9	41,509	98.8	45,836	98.9	33,245	99.1	32,614	98.9	41,666	99.3	45,418	99.3	58,040	99.6	50,588	99.3
	計	52,450	10.9	42,649	10.0	42,014	9.8	46,368	10.4	33,538	10.3	32,989	9.9	41,975	8.5	45,726	9.0	58,301	11.5	50,922	10.7
雑工業品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	107	0.5	89	0.4	77	0.3	118	0.5	63	0.4	78	0.5	101	0.4	84	0.4	27	0.1	86	0.3
	自動車	21,791	99.5	23,838	99.6	23,685	99.7	24,368	99.5	16,846	99.6	15,198	99.5	22,970	99.6	18,839	99.6	25,273	99.9	31,269	99.7
	計	21,898	4.6	23,927	5.6	23,763	5.6	24,485	5.5	16,910	5.2	15,276	4.6	23,071	4.7	18,923	3.7	25,300	5.0	31,355	6.6
特種品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	1,084	1.1	1,104	1.1	924	0.8	1,113	1.1	1,029	1.0	1,144	1.1	1,416	1.2	1,748	1.4	1,158	1.1	1,341	1.3
	自動車	97,197	98.9	99,738	98.9	107,951	99.2	101,910	98.9	97,669	99.0	101,230	98.9	115,458	98.8	119,000	98.6	100,348	98.9	103,274	98.7
	計	98,280	20.5	100,842	23.7	108,875	25.5	103,023	23.2	98,697	30.5	102,374	30.7	116,874	23.8	120,748	23.8	101,506	20.0	104,615	22.0
その他	鉄　道	3,219	100.0	3,016	100.0	2,744	99.8	2,798	100.0	2,085	99.5	2,752	100.0	2,875	98.0	2,769	100.0	2,765	99.9	2,713	99.8
	海　運	0	0.0	0	0.0	6	0.2	0	0.0	11	0.5	1	0.0	58	2.0	0	0.0	2	0.1	5	0.2
	自動車	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	計	3,220	0.7	3,016	0.7	2,750	0.6	2,798	0.6	2,096	0.6	2,754	0.8	2,933	0.6	2,769	0.5	2,768	0.5	2,717	0.6
合　計	鉄　道	4,110	0.9	3,645	0.9	3,393	0.8	3,438	0.8	2,246	0.7	3,270	1.0	3,583	0.7	3,436	0.7	3,423	0.7	3,391	0.7
	海　運	27,477	5.7	26,156	6.1	20,507	4.8	20,978	4.7	16,531	5.1	24,220	7.3	25,919	5.3	26,531	5.2	24,612	4.9	25,693	5.4
	自動車	447,545	93.4	396,290	93.0	403,180	94.4	420,168	94.5	305,325	94.2	306,216	91.8	462,129	94.0	477,356	94.1	479,402	94.5	446,569	93.9
	計	479,131	100	426,091	100	427,079	100	444,584	100	324,102	100	333,706	100	491,631	100	507,324	100	507,437	100	475,653	100

資料：「貨物地域流動調査」
（注）東北地域内流動を含む。

東北着貨物

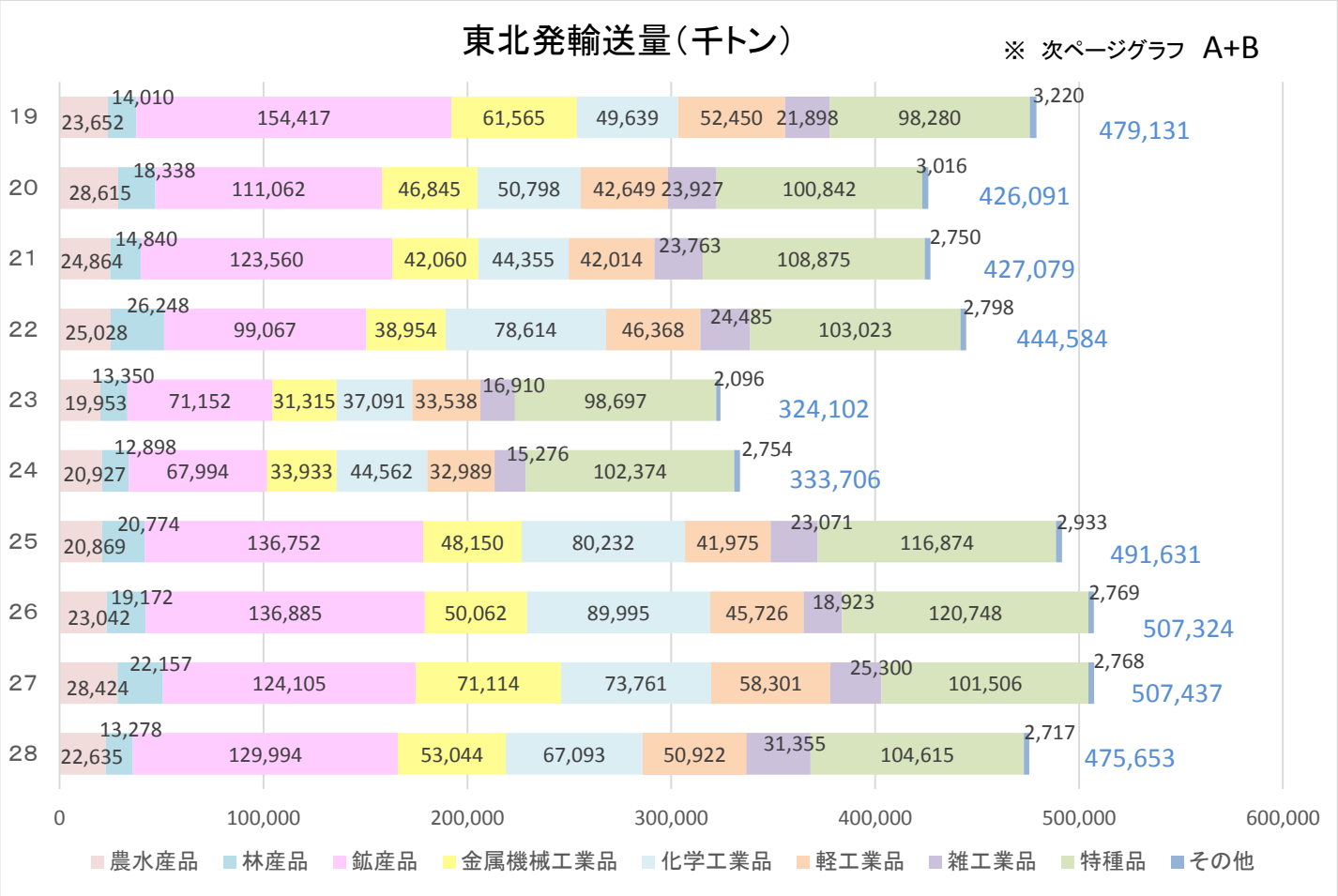
単位:千トン

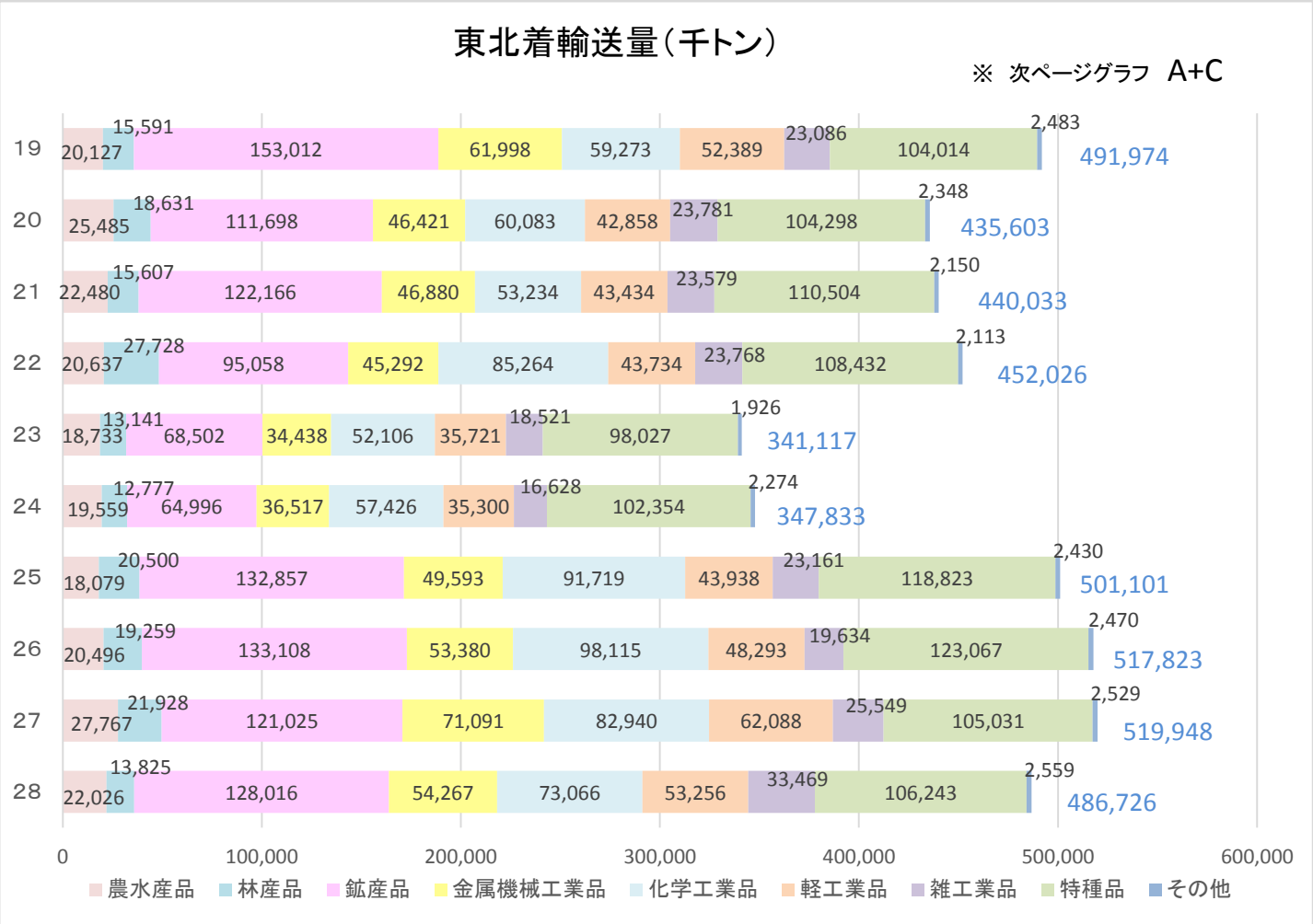
品目	機関＼年度	19	構成比	20	構成比	21	構成比	22	構成比	23	構成比	24	構成比	25	構成比	26	構成比	27	構成比	28	構成比
農水産品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	760	3.8	602	2.4	594	2.6	610	3.0	358	1.9	509	2.6	576	3.2	522	2.5	502	1.8	448	2.0
	自動車	19,367	96.2	24,883	97.6	21,886	97.4	20,027	97.0	18,376	98.1	19,050	97.4	17,503	96.8	19,974	97.5	27,265	98.2	21,578	98.0
	計	20,127	4.1	25,485	5.9	22,480	5.1	20,637	4.6	18,733	5.5	19,559	5.6	18,079	3.6	20,496	4.0	27,767	5.3	22,026	4.5
林産品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	322	2.1	411	2.2	302	1.9	354	1.3	269	2.0	314	2.5	285	1.4	255	1.3	309	1.4	388	2.8
	自動車	15,269	97.9	18,221	97.8	15,305	98.1	27,374	98.7	12,873	98.0	12,464	97.5	20,216	98.6	19,005	98.7	21,619	98.6	13,437	97.2
	計	15,591	3.2	18,631	4.3	15,607	3.5	27,728	6.1	13,141	3.9	12,777	3.7	20,500	4.1	19,259	3.7	21,928	4.2	13,825	2.8
鉱産品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.0
	海　運	9,124	6.0	9,775	8.8	7,854	6.4	5,538	5.8	4,859	7.1	5,951	9.2	8,408	6.3	8,026	6.0	8,879	7.3	8,622	6.7
	自動車	143,888	94.0	101,923	91.2	114,312	93.6	89,519	94.2	63,643	92.9	59,045	90.8	124,449	93.7	125,082	94.0	112,147	92.7	119,393	93.3
	計	153,012	31.1	111,698	25.6	122,166	27.8	95,058	21.0	68,502	20.1	64,996	18.7	132,857	26.5	133,108	25.7	121,025	23.3	128,016	26.3
金属機械工業品	鉄　道	12	0.0	12	0.0	16	0.0	18	0.0	4	0.0	12	0.0	9	0.0	8	0.0	8	0.0	9	0.0
	海　運	7,894	12.7	7,115	15.3	5,608	12.0	6,176	13.6	4,720	13.7	6,367	17.4	6,958	14.0	7,403	13.9	6,937	9.8	6,840	12.6
	自動車	54,092	87.3	39,294	84.6	41,256	88.0	39,098	86.3	29,714	86.3	30,139	82.5	42,626	86.0	45,970	86.1	64,146	90.2	47,418	87.4
	計	61,998	12.6	46,421	10.7	46,880	10.7	45,292	10.0	34,438	10.1	36,517	10.5	49,593	9.9	53,380	10.3	71,091	13.7	54,267	11.1
化学工業品	鉄　道	1,209	2.0	882	1.5	895	1.7	916	1.1	1,036	2.0	1,007	1.8	1,031	1.1	965	1.0	967	1.2	995	1.4
	海　運	17,398	29.4	16,438	27.4	14,571	27.4	14,597	17.1	15,258	29.3	16,938	29.5	15,590	17.0	14,690	15.0	13,776	16.6	13,101	17.9
	自動車	40,666	68.6	42,763	71.2	37,767	70.9	69,751	81.8	35,813	68.7	39,481	68.8	75,098	81.9	82,460	84.0	68,197	82.2	58,971	80.7
	計	59,273	12.0	60,083	13.8	53,234	12.1	85,264	18.9	52,106	15.3	57,426	16.5	91,719	18.3	98,115	18.9	82,940	16.0	73,066	15.0
軽工業品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	849	1.6	810	1.9	649	1.5	726	1.7	469	1.3	666	1.9	729	1.7	744	1.5	832	1.3	881	1.7
	自動車	51,540	98.4	42,048	98.1	42,784	98.5	43,007	98.3	35,252	98.7	34,634	98.1	43,209	98.3	47,548	98.5	61,256	98.7	52,375	98.3
	計	52,389	10.7	42,858	9.8	43,434	9.9	43,734	9.7	35,721	10.5	35,300	10.1	43,938	8.8	48,293	9.3	62,088	11.9	53,256	10.9
雑工業品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	37	0.2	87	0.4	142	0.6	150	0.6	84	0.5	159	1.0	168	0.7	205	1.0	265	1.0	268	0.8
	自動車	23,050	99.8	23,694	99.6	23,437	99.4	23,618	99.4	18,437	99.5	16,469	99.0	22,993	99.3	19,429	99.0	25,284	99.0	33,200	99.2
	計	23,086	4.7	23,781	5.5	23,579	5.4	23,768	5.3	18,521	5.4	16,628	4.8	23,161	4.6	19,634	3.8	25,549	4.9	33,469	6.9
特種品	鉄　道	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	海　運	1,546	1.5	1,337	1.3	1,111	1.0	1,230	1.1	972	1.0	1,193	1.2	1,493	1.3	1,597	1.3	1,300	1.2	1,345	1.3
	自動車	102,468	98.5	102,960	98.7	109,393	99.0	107,202	98.9	97,056	99.0	101,162	98.8	117,330	98.7	121,470	98.7	103,730	98.8	104,898	98.7
	計	104,014	21.1	104,298	23.9	110,504	25.1	108,432	24.0	98,027	28.7	102,354	29.4	118,823	23.7	123,067	23.8	105,031	20.2	106,243	21.8
その他	鉄　道	2,482	100.0	2,348	100.0	2,135	99.3	2,101	99.4	1,901	98.7	2,260	99.4	2,411	99.2	2,456	99.4	2,510	99.2	2,534	99.0
	海　運	0	0.0	0	0.0	15	0.7	13	0.6	26	1.3	14	0.6	19	0.8	14	0.6	19	0.8	25	1.0
	自動車	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	計	2,483	0.5	2,348	0.5	2,150	0.5	2,113	0.5	1,926	0.6	2,274	0.7	2,430	0.5	2,470	0.5	2,529	0.5	2,559	0.5
合　計	鉄　道	3,704	0.8	3,242	0.7	3,046	0.7	3,034	0.7	2,941	0.9	3,279	0.9	3,451	0.7	3,429	0.7	3,486	0.7	3,539	0.7
	海　運	37,931	7.7	36,575	8.4	30,847	7.0	29,394	6.5	27,013	7.9	32,110	9.2	34,227	6.8	33,456	6.5	32,818	6.3	31,918	6.6
	自動車	450,340	91.5	395,786	90.9	406,140	92.3	419,597	92.8	311,164	91.2	312,444	89.8	463,424	92.5	480,938	92.9	483,644	93.0	451,269	92.7
	計	491,974	100	435,603	100	440,033	100	452,026	100	341,117	100	347,833	100	501,101	100	517,823	100	519,948	100	486,726	100

資料:「貨物地域流動調査」
(注)東北地域内流動を含む。

東北発着貨物品目別輸送量の推移

青字 は総流動量

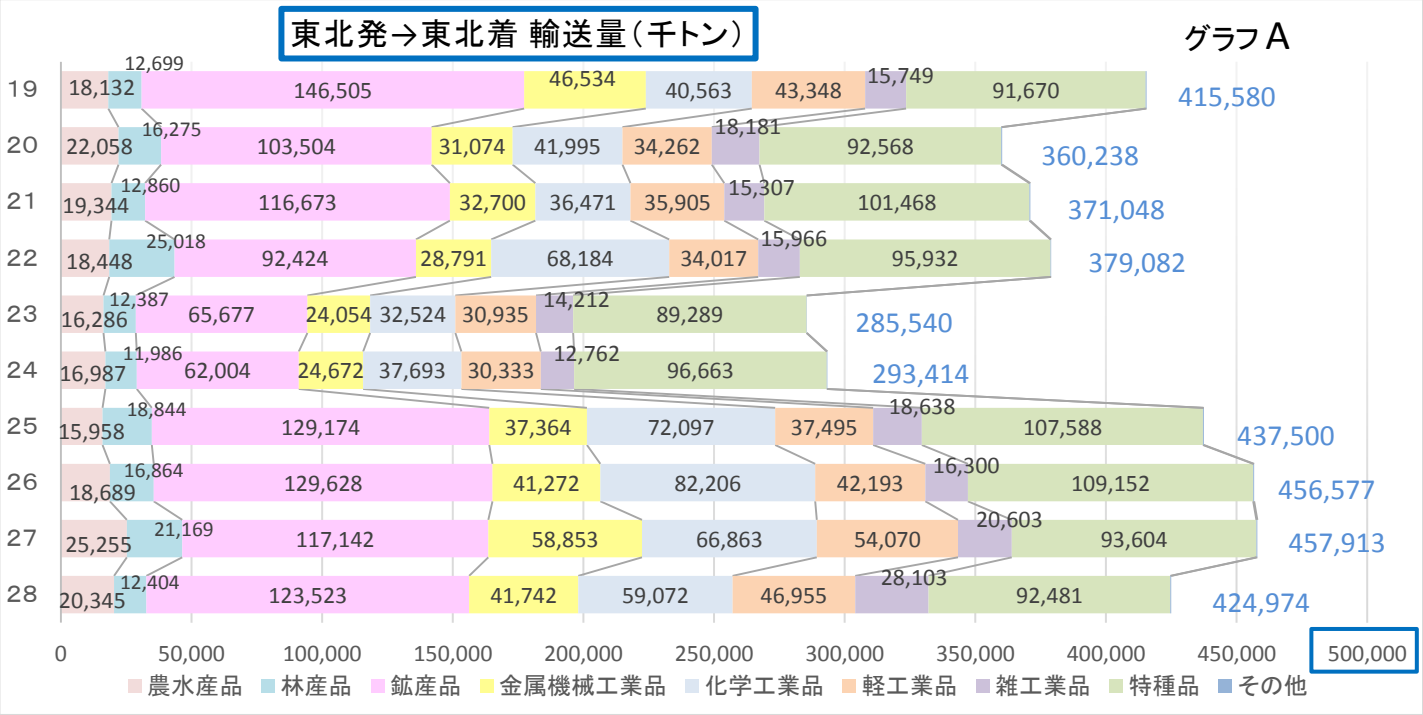


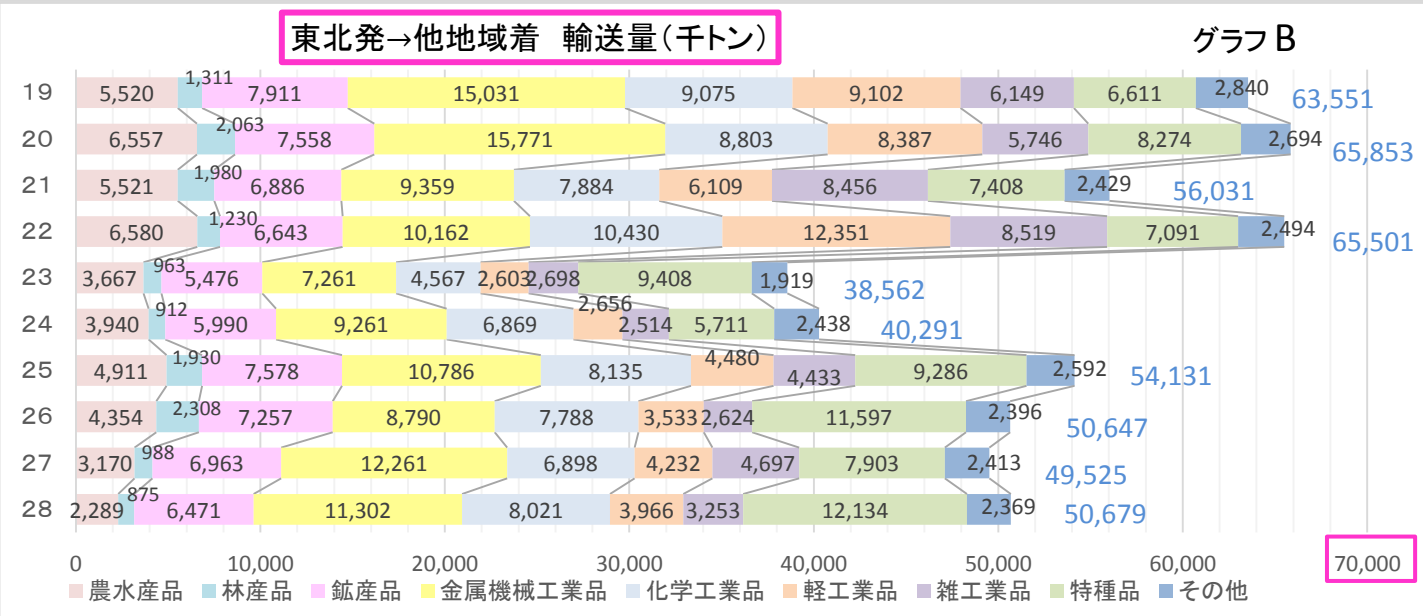


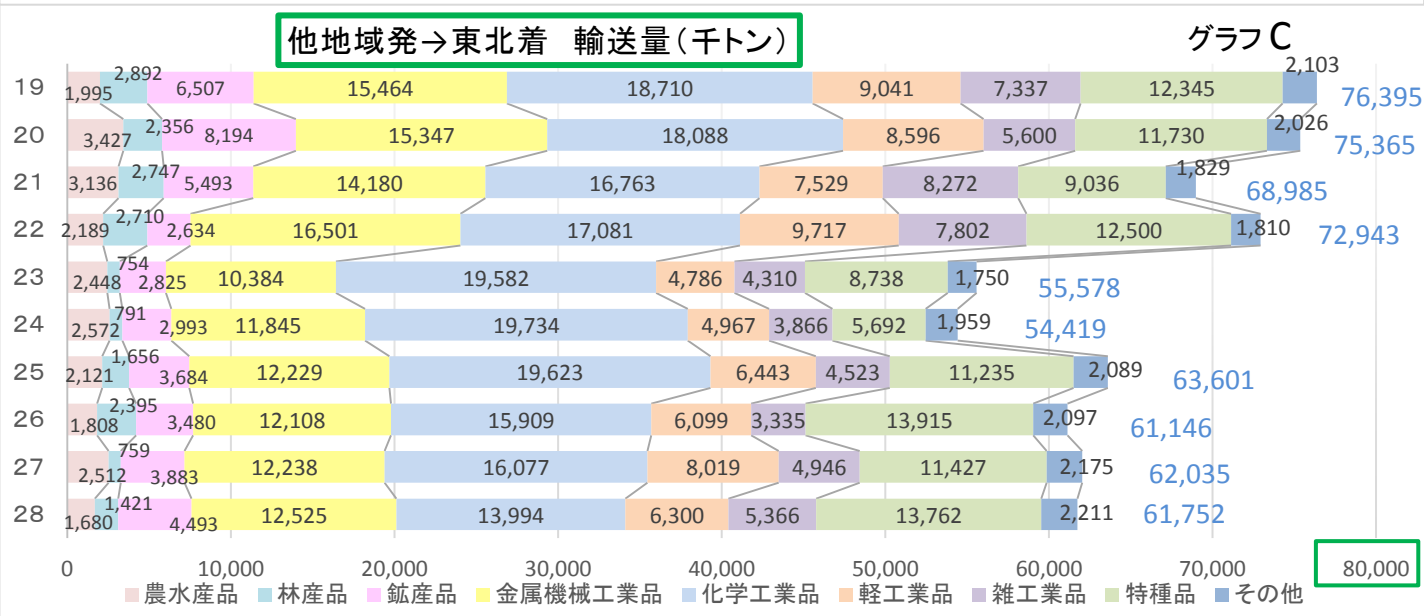
資料：「貨物地域流動調査」

東北発着の区域別・品目別輸送量推移

青字 は総流動量



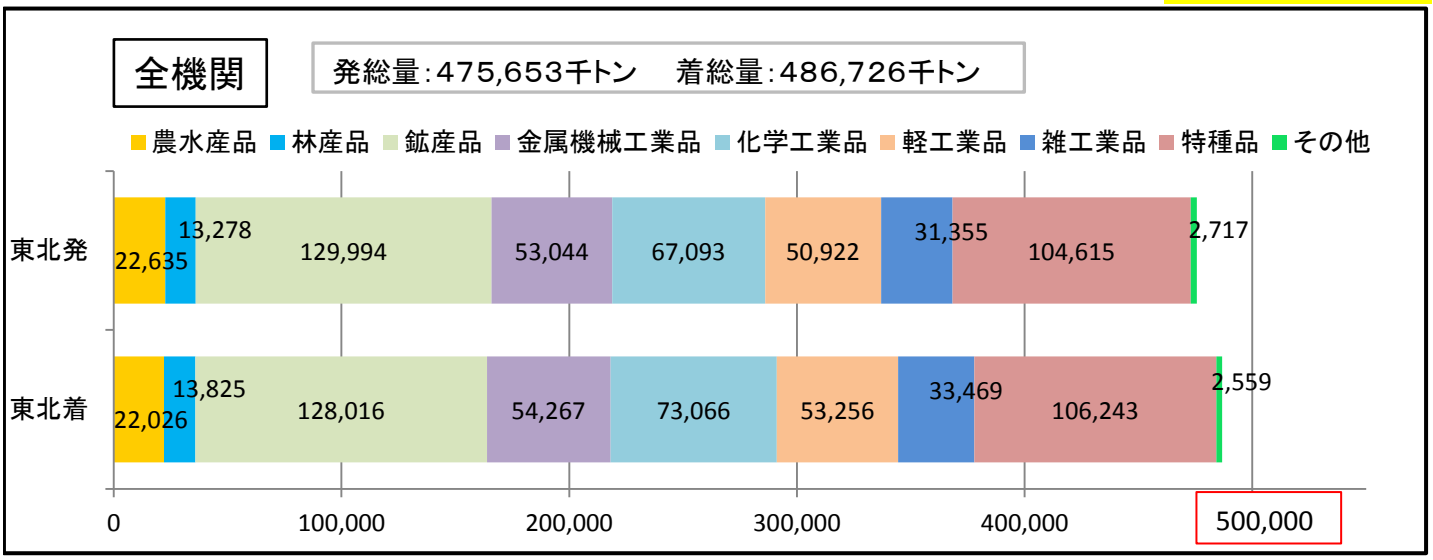


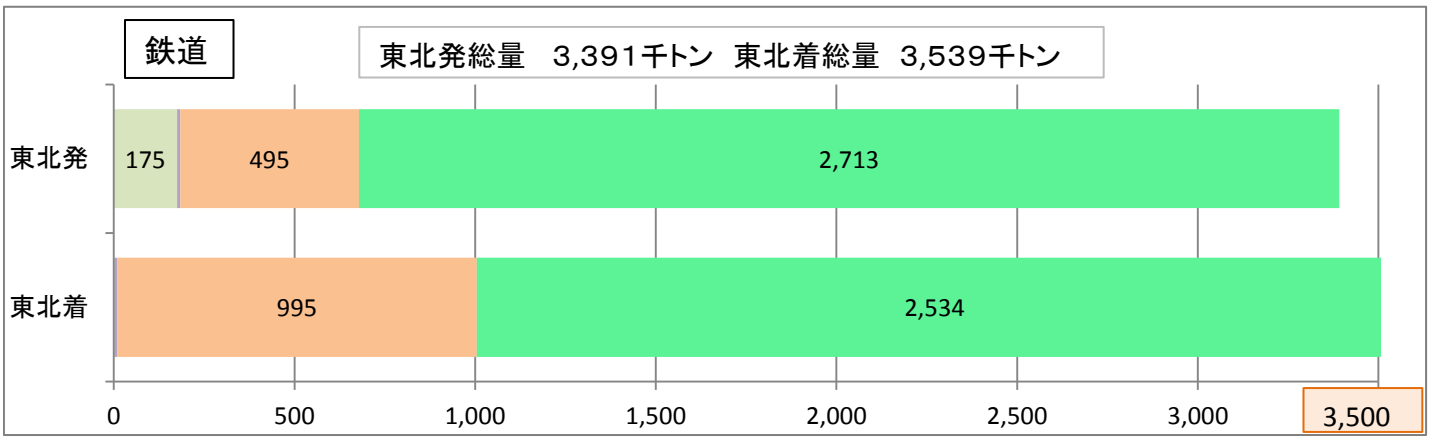


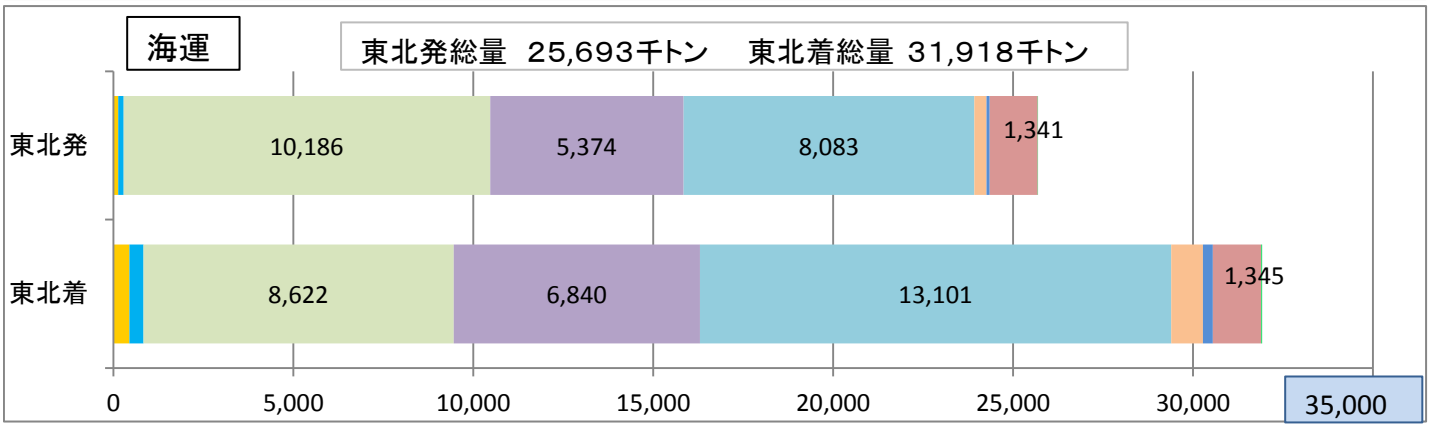
資料：「貨物地域流動調査」

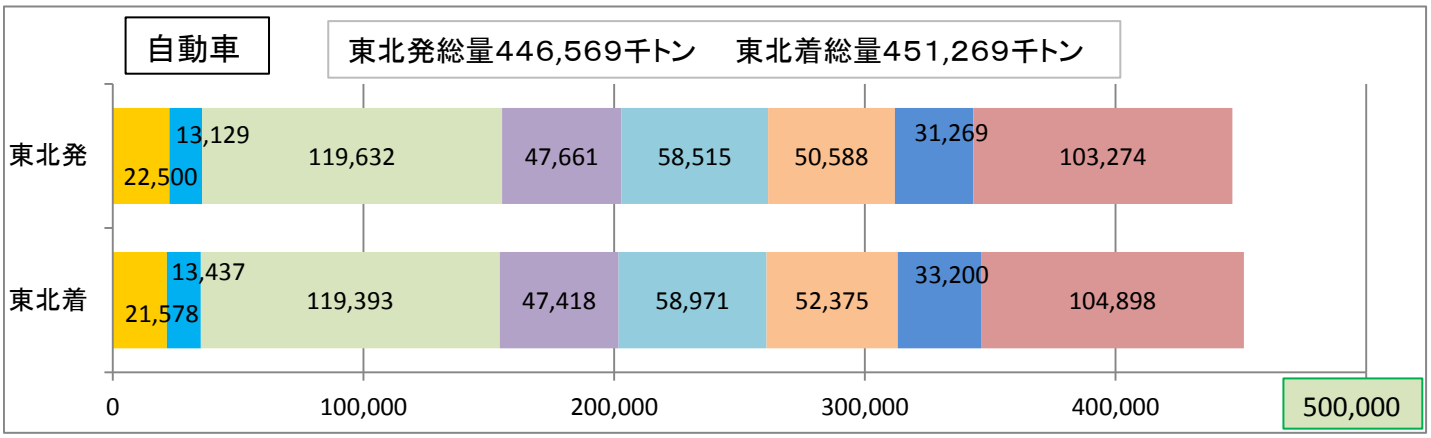
輸送機関別品目別輸送量

平成２８年度









資料：「貨物地域流動調査」

（注）１．東北地域内流動を含む。
２．特種品とは、金属くず、動植物性飼肥料等である。

５.《参考》 輸送機関別国内貨物輸送量の推移

年度	貨物輸送トン数（単位:百万トン）									輸送分担率(%)				
	計	鉄道			海運	自動車			航空					
		計	JR	民鉄		計	営業用	自家用		鉄道	海運	営業用自動車	自家用自動車	航空
S35	1,526	230	187	43	139	1,157	381	776	0.009	15.1	9.1	25.0	50.9	0.0
40	2,617	244	191	53	180	2,193	664	1,529	0.033	9.3	6.9	25.4	58.4	0.0
45	5,253	250	193	57	377	4,626	1,113	3,513	0.116	4.8	7.2	21.2	66.9	0.0
50	5,025	181	138	43	452	4,392	1,251	3,141	0.192	3.6	9.0	24.9	62.5	0.0
55	5,980	163	118	45	500	5,317	1,661	3,656	0.329	2.7	8.4	27.8	61.1	0.0
60	5,597	96	65	31	452	5,048	1,892	3,156	0.538	1.7	8.1	33.8	56.4	0.0
H3	6,920	86	57	29	572	6,261	2,572	3,689	0.874	1.2	8.3	37.2	53.3	0.0
8	6,799	74	49	24	547	6,177	2,779	3,398	1.002	1.1	8.0	40.9	50.0	0.0
10	6,398	60	41	20	517	5,820	2,747	3,073	1.015	0.9	8.1	42.9	48.0	0.0
12	6,371	59	40	20	537	5,774	2,933	2,841	1.103	0.9	8.4	46.0	44.6	0.0
13	6,158	59	39	20	520	5,578	2,898	2,680	1.015	1.0	8.4	47.1	43.5	0.0
14	5,894	57	38	19	497	5,339	2,830	2,509	1.001	1.0	8.4	48.0	42.6	0.0
15	5,734	54	38	16	446	5,234	2,844	2,390	1.033	0.9	7.8	49.6	41.7	0.0
16	5,569	52	37	15	440	5,076	2,833	2,243	1.065	0.9	7.9	50.9	40.3	0.0
17	5,446	52	37	16	426	4,966	2,858	2,108	1.082	1.0	7.8	52.5	38.7	0.0
18	5,431	52	36	16	417	4,961	2,900	2,062	1.099	1.0	7.7	53.4	38.0	0.0
19	5,395	51	36	15	410	4,933	2,928	2,005	1.145	0.9	7.6	54.3	37.2	0.0
20	5,144	46	33	13	379	4,718	2,809	1,910	1.074	0.9	7.4	54.6	37.1	0.0
21	4,830	43	31	12	332	4,454	2,687	1,767	1.024	0.9	6.9	55.6	36.6	0.0
22	4,994	44	31	13	367	4,582	3,120	1,462	1.004	0.9	7.3	62.5	29.3	0.0
23	4,899	40	－	－	361	4,497	3,153	1,344	0.960	0.8	7.4	64.4	27.4	0.0
24	4,775	42	－	－	366	4,366	3,012	1,354	0.977	0.9	7.7	63.1	28.4	0.0
25	4,769	44	－	－	378	4,346	2,989	1,356	1.016	0.9	7.9	62.7	28.4	0.0
26	4,729	43	－	－	369	4,316	2,934	1,381	1.019	0.9	7.8	62.0	29.2	0.0
27	4,698	43	－	－	365	4,289	2,917	1,372	1.014	0.9	7.8	62.1	29.2	0.0
28	4,787	44	－	－	364	4,378	3,019	1,359	1.005	0.9	7.6	63.1	28.4	0.0

資料:～17年度分「陸運統計要覧」、18年度分以降は「鉄道・内航船舶・自動車・航空輸送統計調査年報」

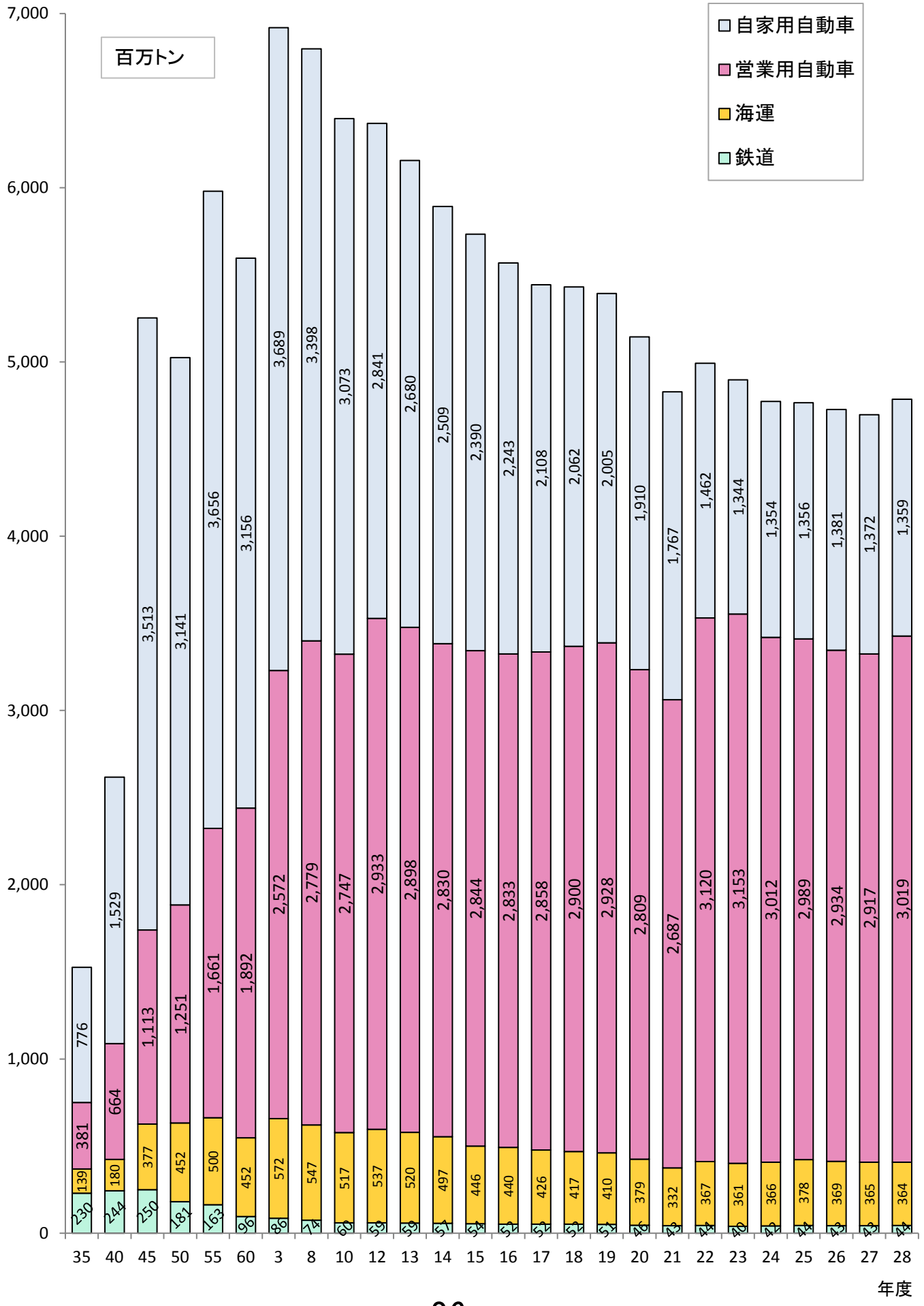
［注］1. 62年度より、自動車には軽自動車を加えたので、61年度以前と連続しない。

2. 鉄道は有賃のみ、JRは61年度までは国鉄である。

3. 航空の輸送量には、超過手荷物、郵便物を含む。

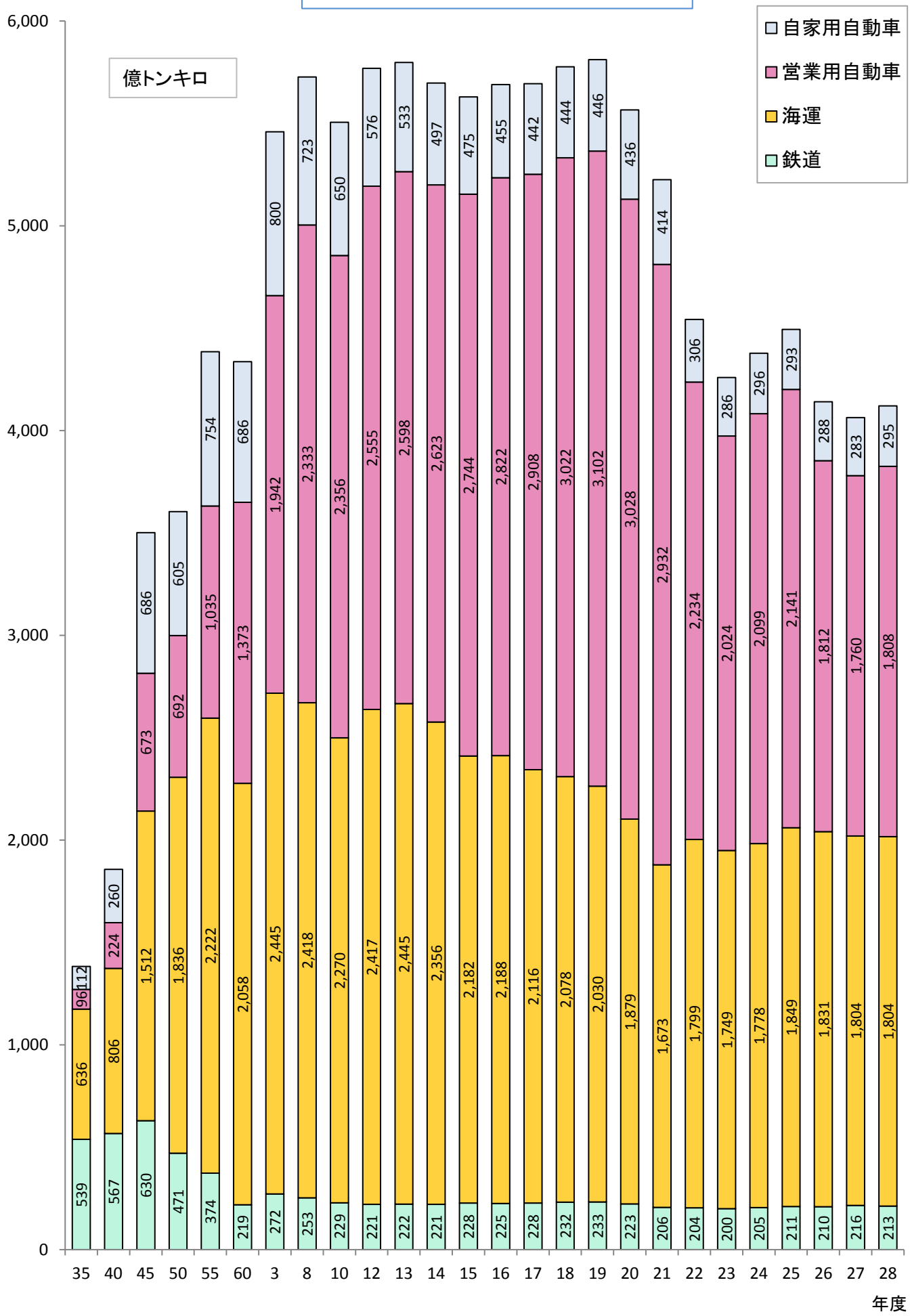
4. 平成22年度の自動車の数値には、平成23年3月の北海道、東北運輸局の数値を含まない。

国内貨物輸送トン数の推移



貨物輸送トンキロ（単位:億トンキロ）														年度
計	鉄道			海運	自動車			航空	輸送分担率(%)					
	計	JR	民鉄		計	営業用	自家用		鉄道	海運	営業用自動車	自家用自動車	航空	
1,383	539	530	9	636	208	96	112	0.06	39.0	46.0	6.9	8.1	0.0	35
1,857	567	558	9	806	484	224	260	0.21	30.5	43.4	12.1	14.0	0.0	40
3,502	630	620	10	1,512	1,359	673	686	0.74	18.0	43.2	19.2	19.6	0.0	45
3,606	471	463	8	1,836	1,297	692	605	1.52	13.1	50.9	19.2	16.8	0.0	50
4,388	374	367	7	2,222	1,789	1,035	754	2.90	8.5	50.6	23.6	17.2	0.1	55
4,341	219	214	5	2,058	2,059	1,373	686	4.82	5.0	47.4	31.6	15.8	0.1	60
5,600	272	267	5	2,482	2,838	2,042	796	8.12	4.9	44.3	36.5	14.2	0.1	H 3
5,735	253	250	4	2,418	3,055	2,333	723	9.62	4.4	42.2	40.7	12.6	0.2	8
5,516	229	226	3	2,270	3,007	2,356	650	9.85	4.2	41.2	42.7	11.8	0.2	10
5,780	221	219	3	2,417	3,131	2,555	576	10.75	3.8	41.8	44.2	10.0	0.2	12
5,807	222	219	3	2,445	3,131	2,598	533	9.94	3.8	42.1	44.7	9.2	0.2	13
5,707	221	219	2	2,356	3,120	2,623	497	9.91	3.9	41.3	46.0	8.7	0.2	14
5,639	228	226	2	2,182	3,219	2,744	475	10.27	4.0	38.7	48.7	8.4	0.2	15
5,700	225	223	2	2,188	3,276	2,822	455	10.58	3.9	38.4	49.5	8.0	0.2	16
5,704	228	226	2	2,116	3,350	2,908	442	10.75	4.0	37.1	51.0	7.7	0.2	17
5,786	232	230	2	2,078	3,465	3,022	444	10.94	4.0	35.9	52.2	7.7	0.2	18
5,822	233	231	2	2,030	3,548	3,102	446	11.45	4.0	34.9	53.3	7.7	0.2	19
5,577	223	221	2	1,879	3,464	3,028	436	10.78	4.0	33.7	54.3	7.8	0.2	20
5,236	206	204	2	1,673	3,347	2,932	414	10.42	3.9	32.0	56.0	7.9	0.2	21
4,553	204	202	2	1,799	2,540	2,234	306	10.32	4.5	39.5	49.1	6.7	0.2	22
4,275	200	－	－	1,749	2,311	2,024	286	9.92	4.8	40.9	47.4	6.7	0.2	23
4,092	205	－	－	1,778	2,099	1,803	296	10.17	5.0	43.4	44.1	7.2	0.2	24
4,211	211	－	－	1,849	2,141	1,848	293	10.49	5.0	43.9	43.9	7.0	0.2	25
4,152	210	－	－	1,831	2,100	1,812	288	10.50	5.1	44.1	43.6	6.9	0.3	26
4,074	216	－	－	1,804	2,043	1,760	283	10.56	5.3	44.3	43.2	6.9	0.3	27
4,131	213	－	－	1,804	2,103	1,808	295	10.57	5.2	43.7	43.8	7.1	0.3	28

国内貨物輸送トンキロの推移



6. 貨物自動車運送事業者数及び車両数の推移

各年3月31日現在

年＼県	青森		岩手		宮城		福島	
	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数
21	884	14,894	698	13,108	1,451	27,979	1,109	22,306
22	882	14,865	696	12,963	1,460	27,750	1,138	22,151
23	878	14,642	702	12,946	1,397	27,519	1,135	22,255
24	878	14,530	712	13,172	1,456	26,715	1,142	22,276
25	865	14,271	729	13,614	1,578	28,354	1,154	22,175
26	878	14,207	743	13,890	1,597	29,043	1,131	22,125
27	875	14,007	751	14,110	1,578	28,412	1,141	22,266
28	884	14,460	766	14,460	1,656	29,779	1,155	22,461
29	912	15,753	774	14,774	1,749	29,308	1,183	23,267
30	922	15,920	781	15,049	1,705	29,943	1,245	24,023

年＼県	秋田		山形		合計	
	事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数
21	466	9,081	471	10,317	5,097	97,974
22	460	8,738	468	10,050	5,084	97,127
23	456	8,654	458	9,734	5,104	96,517
24	455	8,656	447	9,718	5,026	95,750
25	449	8,654	449	9,751	5,090	95,067
26	443	8,549	451	9,684	5,224	96,819
27	441	8,567	456	9,661	5,243	97,498
28	444	8,672	463	9,705	5,242	97,023
29	447	8,789	466	9,853	5,525	101,479
30	444	8,811	471	9,833	5,568	103,579

(注)1. 事業者数、車両数は霊柩事業者及び特定事業者は含まない。
2. 事業者数は、当該区域の許可を有する事業者数である。

7. 車両数別貨物自動車運送事業者数

平成30年3月31日現在

規模＼県	青森		岩手		宮城		福島	
		構成比		構成比		構成比		構成比
事業者数	809	100	578	100	1,193	100	967	100
5両まで	341	42.2	138	23.9	355	29.8	232	24.0
10両まで	172	21.3	149	25.8	286	24.0	255	26.4
20両まで	144	17.8	138	23.9	278	23.3	219	22.6
50両まで	102	12.6	122	21.1	210	17.6	197	20.4
100両まで	30	3.7	22	3.8	49	4.1	51	5.3
200両まで	11	1.4	9	1.6	13	1.1	11	1.1
500両まで	9	1.1		0.0	2	0.2	2	0.2
501両以上		0.0		0.0		0.0		0.0

規模＼県	秋田		山形		合計	
		構成比		構成比		構成比
事業者数	342	100	367	100	4,256	100
5両まで	90	26.3	117	31.9	1,273	6.4
10両まで	86	25.1	74	20.2	1,022	16.7
20両まで	84	24.6	82	22.3	945	16.8
50両まで	56	16.4	68	18.5	755	2.9
100両まで	22	6.4	18	4.9	192	1.0
200両まで	4	1.2	7	1.9	55	0.2
500両まで		0.0		0.0	13	0.1
501両以上		0.0	1	0.3	1	1.9

(注)1. 霊柩事業者及び特定事業者は含まない。
2. 主たる事務所の所在地を管轄する運輸支局のみにおいて計上している。

8. 貨物自動車輸送トン数の推移

単位：千トン

区分 / 年度	東北 営業用	分担率	自家用	分担率	計	前年度比	指数 20年度比
20	195,602	56.4	151,215	43.6	346,817	－	100
21	190,828	55.7	151,538	44.3	342,366	99	99
22	205,601	64.7	112,217	35.3	317,818	93	92
23	241,828	69.4	106,584	30.6	348,412	110	100
24	280,623	67.6	134,614	32.4	415,237	119	120
25	256,987	61.0	164,114	39.0	421,102	101	121
26	270,010	63.7	153,870	36.3	423,880	101	122
27	273,144	63.4	157,823	36.6	430,966	102	124
28	280,140	63.9	158,258	36.1	438,398	102	126
29	275,955	65.4	146,154	34.6	422,109	96	122

区分 / 年度	全国 営業用	分担率	自家用	分担率	計	前年度比	指数 20年度比
20	2,371,101	60.6	1,540,747	39.4	3,911,848	－	100
21	2,274,097	61.5	1,423,438	38.5	3,697,535	95	95
22	2,565,898	68.6	1,172,412	31.4	3,738,310	101	96
23	3,153,051	73.8	1,118,714	26.2	4,271,765	114	109
24	3,011,839	73.5	1,086,330	26.5	4,098,169	96	105
25	2,989,496	73.4	1,082,287	26.6	4,071,783	99	104
26	2,934,361	72.6	1,109,300	27.4	4,043,662	99	103
27	2,916,827	72.6	1,102,047	27.4	4,018,874	99	103
28	3,019,313	73.1	1,109,216	26.9	4,128,529	103	106
29	3,031,940	73.5	1,091,020	26.5	4,122,960	100	105

資料：「自動車輸送統計年報」

(注) 1. 自家用の特種用途車及び軽自動車を除く。(H28年度版から適用見直し)
2. 平成23年度以降、営業用特種車を含む。(H28年度版から適用見直し)
3. 全国計、東北の数値に平成23年3月の北海道運輸局及び東北運輸局の数値は含まれていない。

9. 貨物自動車輸送トンキロの推移

単位：千トンキロ

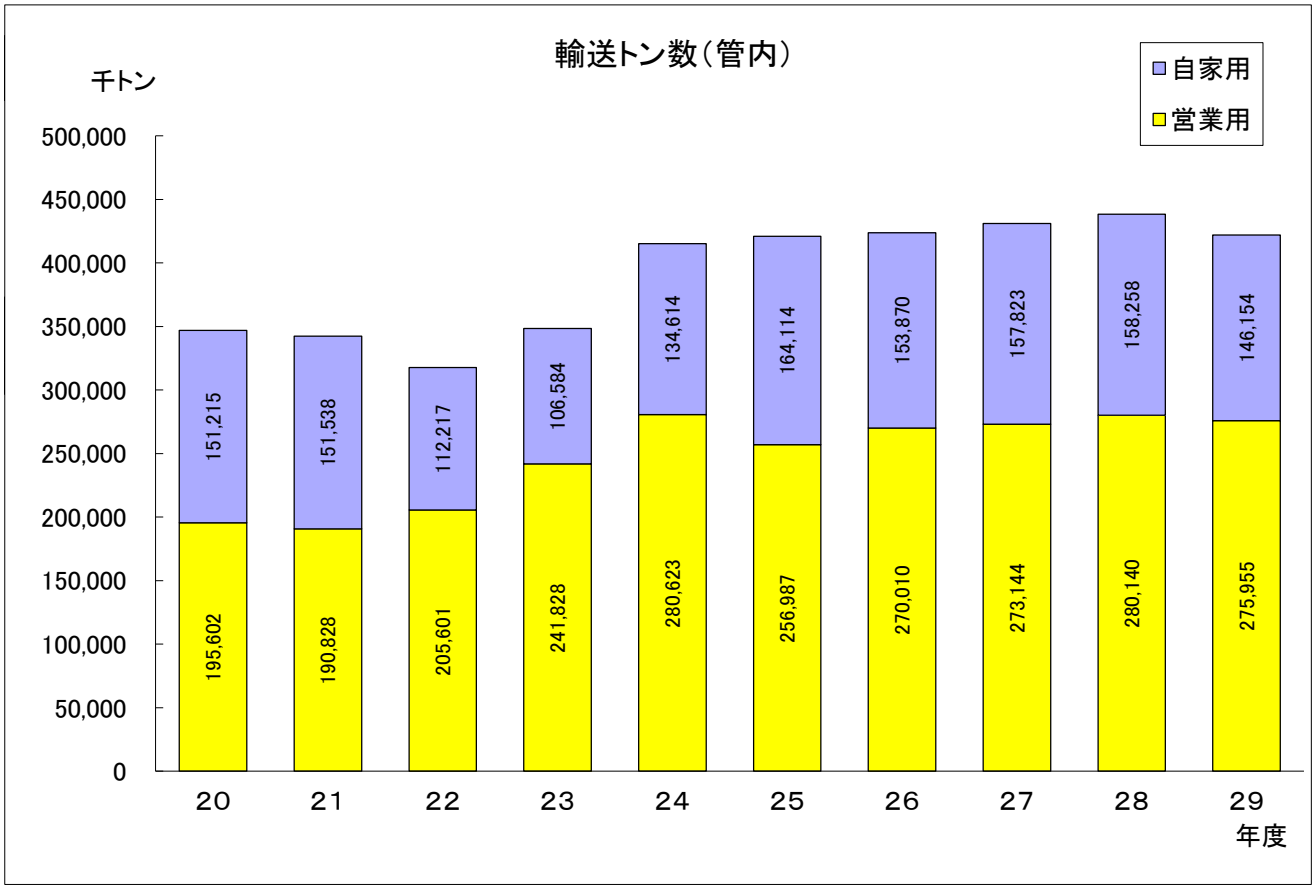
区分 / 年度	東北 営業用	分担率	自家用	分担率	計	前年度比	指数 20年度比
20	27,358,071	88.1	3,709,324	11.9	31,067,395	－	100
21	26,845,173	88.1	3,636,047	11.9	30,481,220	98	98
22	24,168,026	90.3	2,586,603	9.7	26,754,629	88	86
23	24,168,026	91.7	2,193,100	8.3	26,361,126	99	85
24	18,613,044	86.6	2,879,585	13.4	21,492,629	82	69
25	19,359,783	85.6	3,255,112	14.4	22,614,895	105	73
26	20,396,906	88.2	2,728,260	11.8	23,125,166	102	74
27	20,580,266	88.0	2,815,809	12.0	23,396,074	101	75
28	20,577,331	86.5	3,199,452	13.5	23,776,783	102	77
29	20,409,714	87.2	2,984,812	12.8	23,394,526	98	75

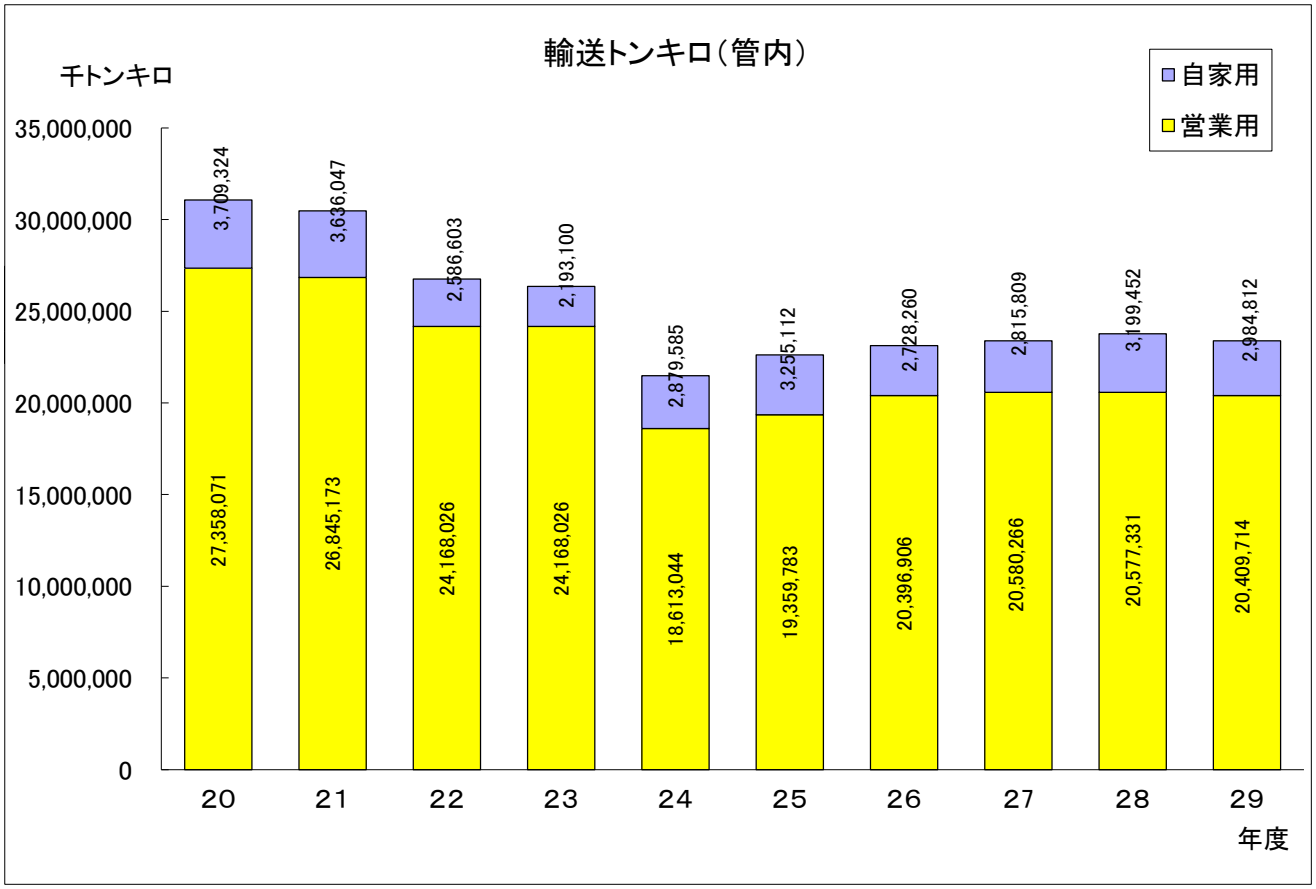
区分 / 年度	全国 営業用	分担率	自家用	分担率	計	前年度比	指数 20年度比
20	252,490,075	87.3	36,653,804	12.7	289,143,879	－	100
21	244,314,127	87.5	34,779,076	12.5	279,093,203	97	97
22	172,484,240	87.0	25,783,650	13.0	198,267,890	71	69
23	202,441,085	89.2	24,610,910	10.8	227,051,996	115	79
24	180,335,671	87.9	24,735,848	12.1	205,071,519	90	71
25	184,839,656	88.4	24,362,528	11.6	209,202,184	102	72
26	181,160,349	88.4	23,827,909	11.6	204,988,257	98	71
27	175,981,094	88.2	23,449,105	11.8	199,430,200	97	69
28	180,809,904	87.9	24,806,547	12.1	205,616,451	103	71
29	182,525,701	88.5	23,637,314	11.5	206,163,015	100	71

資料：「自動車輸送統計年報」

（注）1. 自家用の特種用途車及び軽自動車を除く。
2. 平成23年分から営業用特種車が含まれる。
3. 全国計、東北の数値に平成23年3月の北海道運輸局及び東北運輸局の数値は含まれていない。

貨物自動車輸送量の推移





資料:「自動車輸送統計年報」

10. 東北地方における貨物鉄道事業の現況

平成30年3月現在

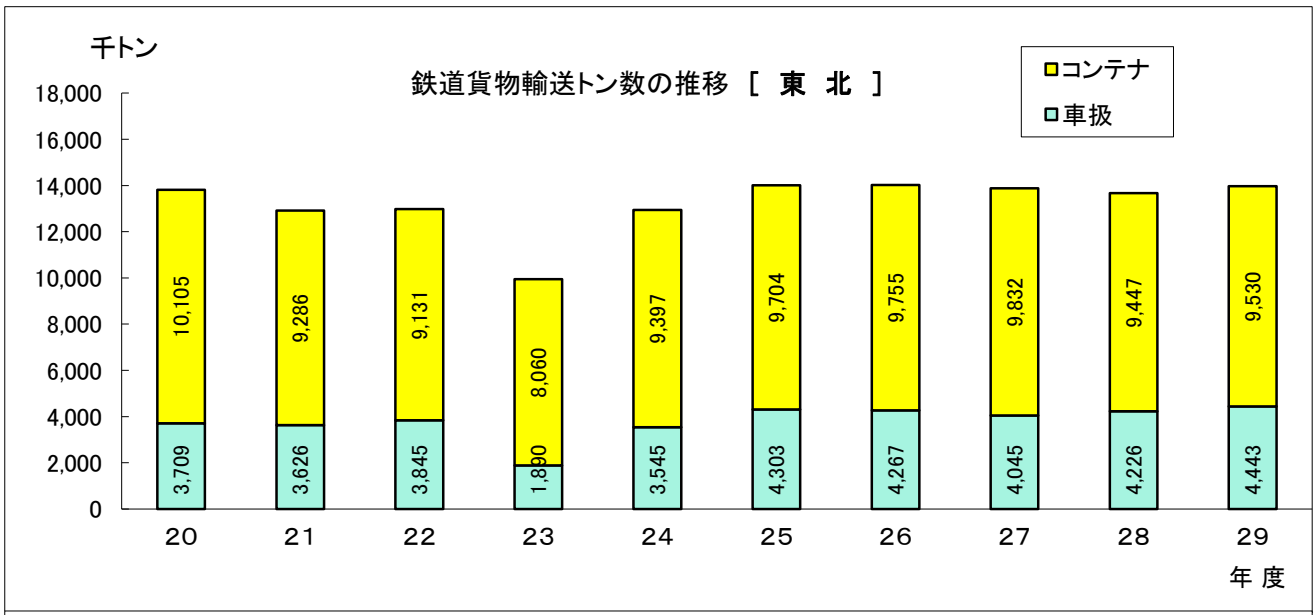
事業者名	主な区間	営業キロ
日本貨物鉄道	・青い森鉄道線　（青　森～目　時） ・いわて銀河鉄道線（目　時～盛　岡） ・東北線　（盛　岡～白　坂） （東仙台～長　町） ・奥羽線　（青　森～秋　田） （新青森～青森信号場） （土　崎～秋田港） ・羽越線　（秋　田～鼠ケ関） （酒　田～酒田港） ・津軽海峡線　（中小国～竜飛海底） ・津軽線　（青　森～中小国） ・八戸線　（八　戸～本八戸） ・石巻線　（小牛田～石　巻） ・仙石線　（陸前山下～石巻港） （陸前山下～石巻） ・常磐線　（岩　沼～勿　来）	東北運輸局管内　1，457．1キロ 青森県　269．4キロ 岩手県　232．9キロ 宮城県　194．5キロ 福島県　365．9キロ 秋田県　294．7キロ 山形県　99．7キロ ※各県境までの営業キロ。
八戸臨海鉄道	八戸貨物～北　沼	8．5キロ
岩手開発鉄道	赤　崎～盛～岩手石橋	11．5キロ
仙台臨海鉄道	陸前山王～仙台北港 仙台港～仙台埠頭 仙台港～仙台西港	9．5キロ
福島臨海鉄道	泉　～小名浜	4．8キロ
秋田臨海鉄道	秋田港～向　浜、秋田港～秋田北港	7．9キロ

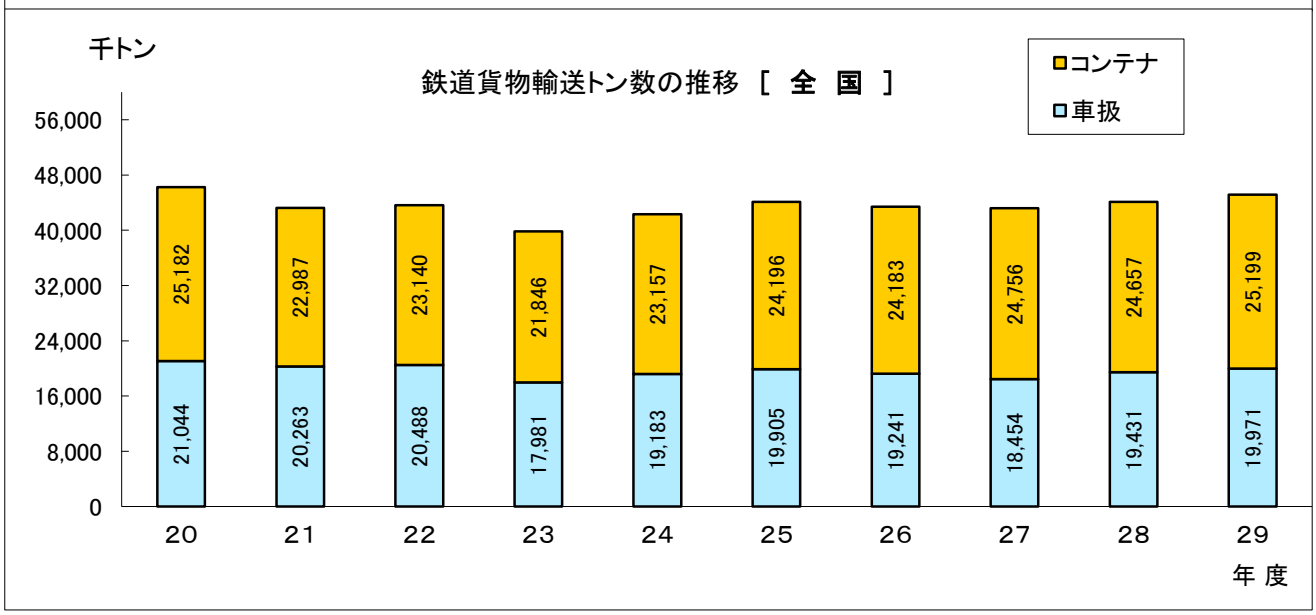
資料：東北運輸局

11. 鉄道貨物輸送トン数の推移

単位：千トン

区分 / 種別 / 年度	東北 コンテナ	指数	東北 車扱	指数	東北 合計	指数	全国 コンテナ	指数	全国 車扱	指数	全国 合計	指数
20	10,105	100	3,709	100	13,813	100	25,182	100	21,044	100	46,226	100
21	9,286	92	3,626	98	12,912	93	22,987	91	20,263	96	43,251	94
22	9,131	90	3,845	104	12,975	94	23,140	92	20,488	97	43,628	94
23	8,060	80	1,890	51	9,951	72	21,846	87	17,981	85	39,827	86
24	9,397	93	3,545	96	12,942	94	23,157	92	19,183	91	42,340	92
25	9,704	96	4,303	116	14,007	101	24,196	96	19,905	95	44,101	95
26	9,755	97	4,267	115	14,022	102	24,183	96	19,241	91	43,424	94
27	9,832	97	4,045	109	13,878	100	24,756	98	18,454	88	43,210	93
28	9,447	93	4,226	114	13,673	99	24,657	98	19,431	92	44,089	95
29	9,530	94	4,443	120	13,973	101	25,199	100	19,971	95	45,170	98



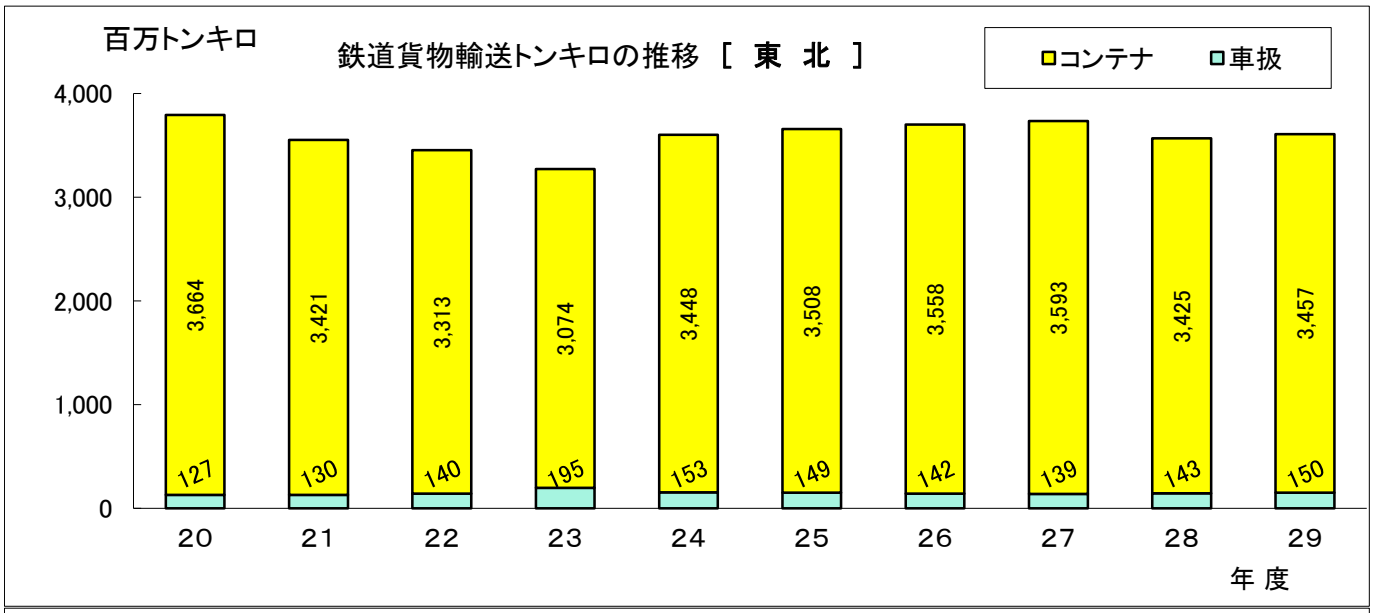


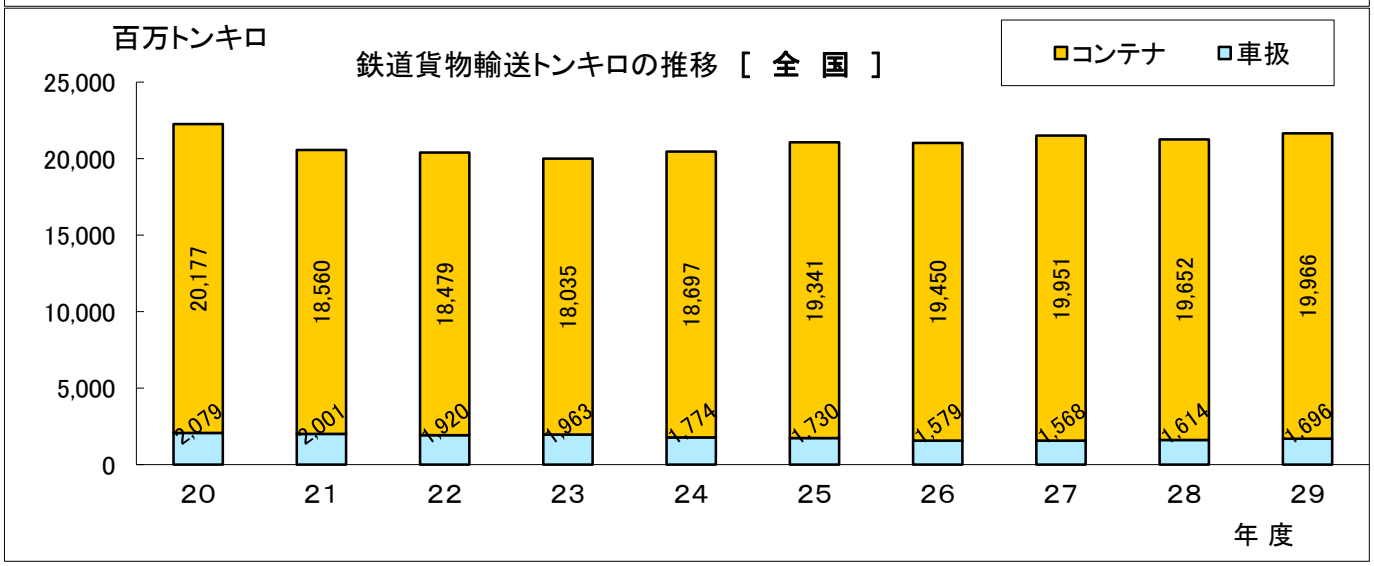
資料：「鉄道輸送統計年報」
（注）全国輸送トン数は、運輸局間重複分を差し引いて計上している。

12. 鉄道貨物輸送トンキロの推移

単位:百万トンキロ

区分 種別 年度	東北 コンテナ	指数	東北 車扱	指数	東北 合計	指数	全国 コンテナ	指数	全国 車扱	指数	全国 合計	指数
20	3,664	100	127	100	3,791	100	20,177	100	2,079	100	22,256	100
21	3,421	93	130	102	3,551	94	18,560	92	2,001	96	20,562	92
22	3,313	90	140	110	3,453	91	18,479	92	1,920	92	20,398	92
23	3,074	84	195	154	3,269	86	18,035	89	1,963	94	19,998	90
24	3,448	94	153	121	3,601	95	18,697	93	1,774	85	20,471	92
25	3,508	96	149	118	3,657	96	19,341	96	1,730	83	21,071	95
26	3,558	97	142	112	3,700	98	19,450	96	1,579	76	21,029	94
27	3,593	98	139	110	3,732	98	19,951	99	1,568	75	21,519	97
28	3,425	93	143	113	3,568	94	19,652	97	1,614	78	21,265	96
29	3,457	94	150	118	3,607	95	19,966	99	1,696	82	21,662	97

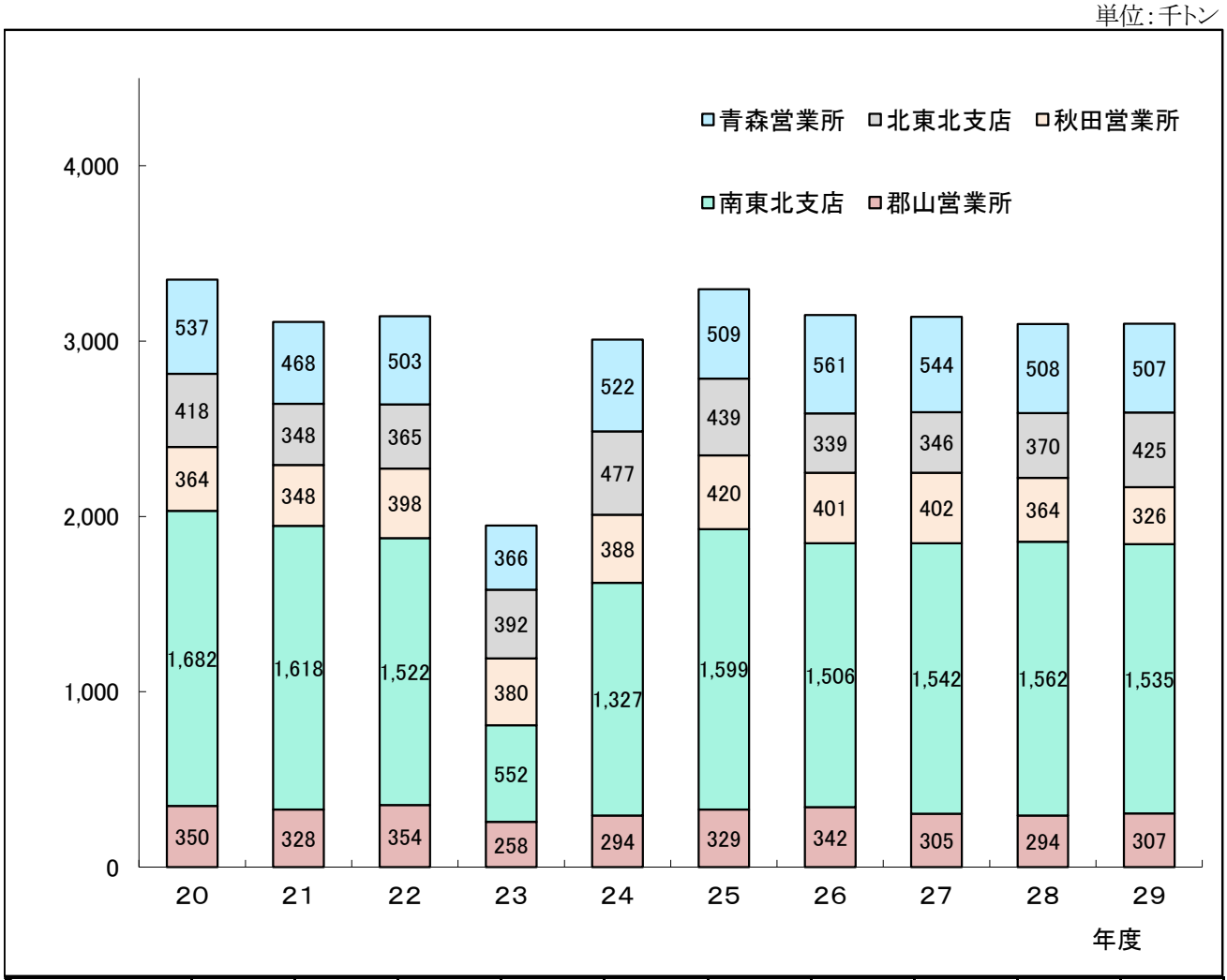




資料:「鉄道輸送統計年報」、東北運輸局

13. JR貨物東北支社からの発送トン数の推移

単位：千トン

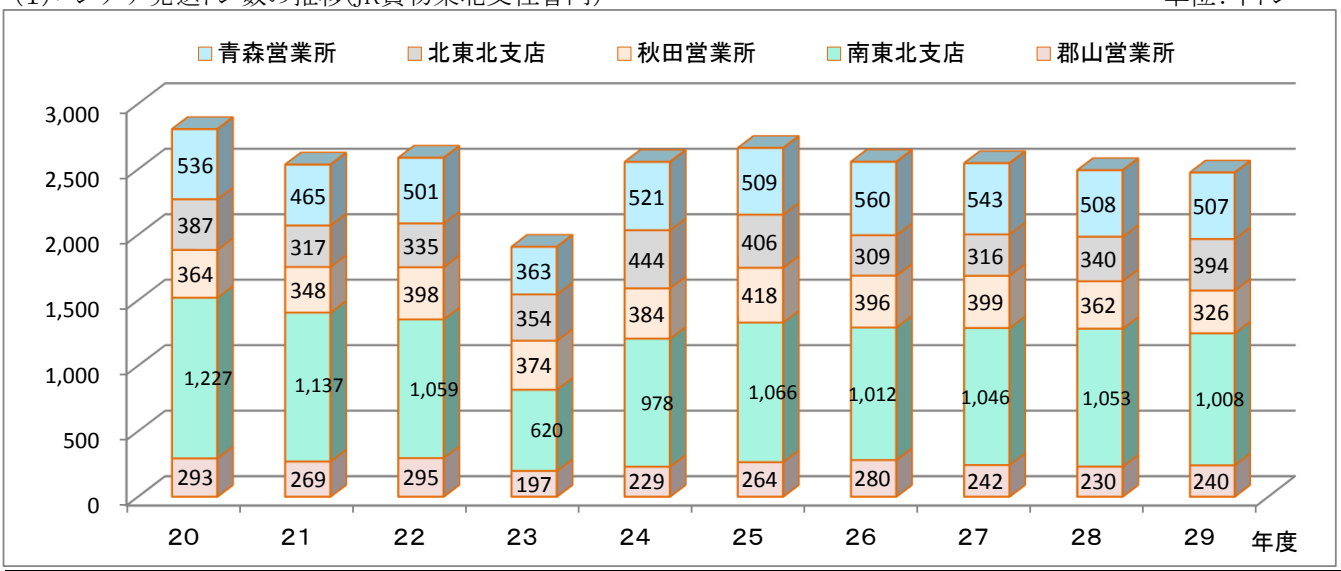


地域区分＼年度	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
青森営業所	537	468	503	366	522	509	561	544	508	507
北東北支店	418	348	365	392	477	439	339	346	370	425
秋田営業所	364	348	398	380	388	420	401	402	364	326
南東北支店	1,682	1,618	1,522	552	1,327	1,599	1,506	1,542	1,562	1,535
郡山営業所	350	328	354	258	294	329	342	305	294	307
東北支社計	3,110	3,142	1,948	3,008	3,296	3,149	3,149	3,139	3,098	3,100
全　国　計	33,083	31,058	30,991	30,988	29,991	31,009	30,312	30,777	30,938	31,643

資料：日本貨物鉄道株式会社東北支社

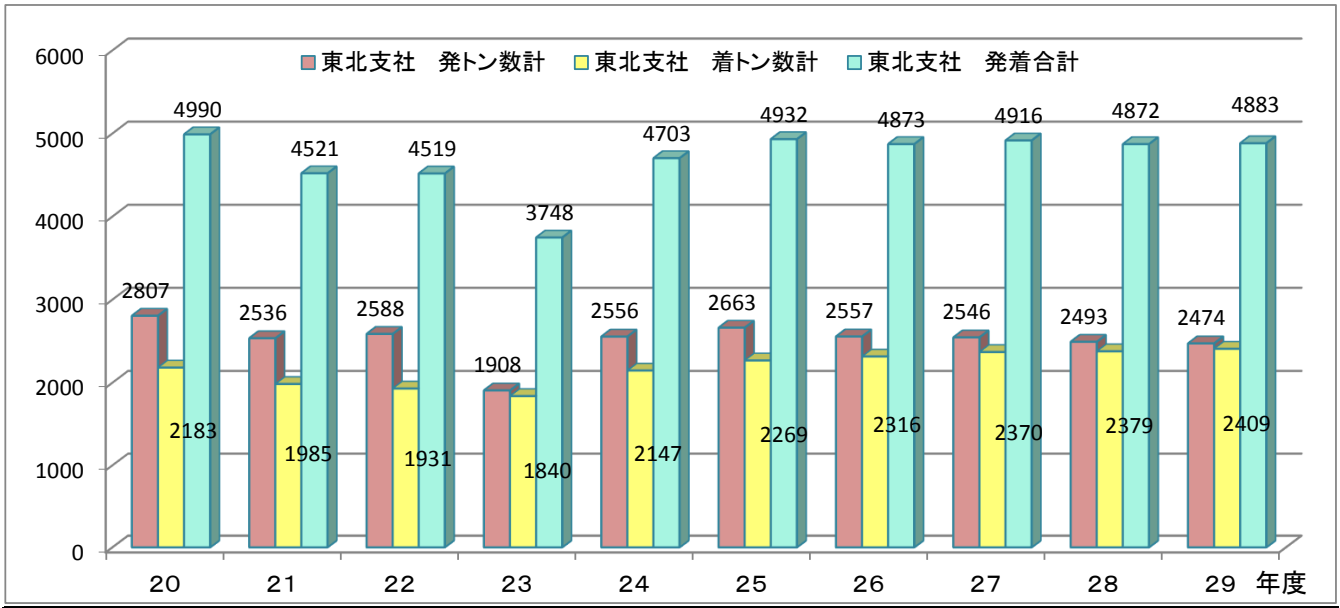
14. JRコンテナ輸送量の推移

(1)コンテナ発送トン数の推移(JR貨物東北支社管内)　　単位:千トン



地域区分＼年度	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
青森営業所	536	465	501	363	521	509	560	543	508	507
北東北支店	387	317	335	354	444	406	309	316	340	394
秋田営業所	364	348	398	374	384	418	396	399	362	326
南東北支店	1,227	1,137	1,059	620	978	1,066	1,012	1,046	1,053	1,008
郡山営業所	293	269	295	197	229	264	280	242	230	240
東北支社計	2,807	2,536	2,588	1,908	2,556	2,663	2,557	2,546	2,493	2,474

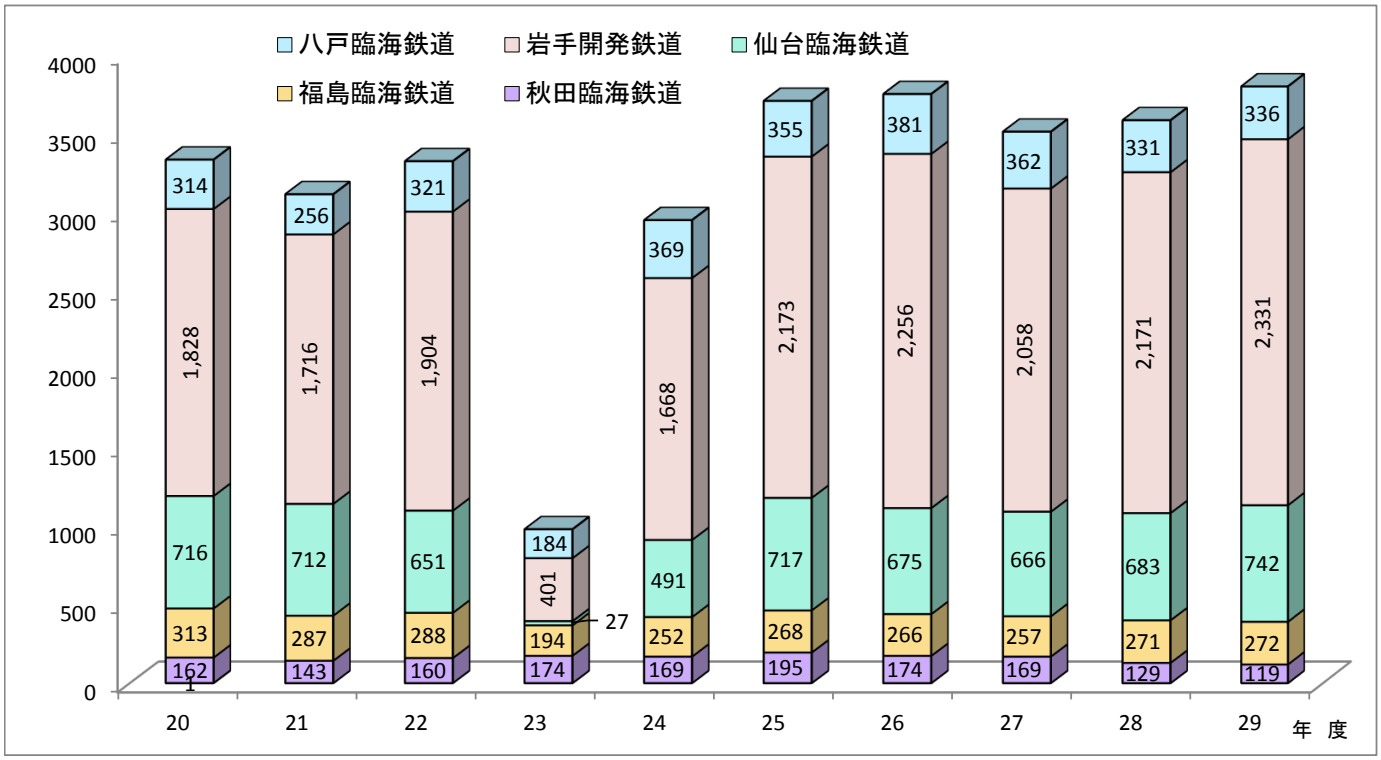
(2)JRコンテナ貨物輸送量(東北支社合計推移、下表は平成29年度支店等別データ)　　単位:千トン



地　域　区　分	発トン数	着トン数	合　計
青　森　営　業　所	507	426	933
北　東　北　支　店	394	479	873
秋　田　営　業　所	326	320	645
南　東　北　支　店	1,008	957	1,965
郡　山　営　業　所	240	227	467
東　北　支　社　計	2,474	2,409	4,883

15. 民鉄貨物輸送トン数の推移

単位：千トン



年度 / 事業者名	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
八戸臨海鉄道	314	256	321	184	369	355	381	362	331	336
岩手開発鉄道	1,828	1,716	1,904	401	1,668	2,173	2,256	2,058	2,171	2,331
仙台臨海鉄道	716	712	651	27	491	717	675	666	683	742
福島臨海鉄道	313	287	288	194	252	268	266	257	271	272
秋田臨海鉄道	162	143	160	174	169	195	174	169	129	119
東　北　計	3,333	3,114	3,324	980	2,949	3,708	3,752	3,512	3,585	3,800

資料：東北運輸局

16. 海上貨物取扱量の推移

平成28年　単位:千トン　指数は19＝100

青森港									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	14,339	12,440	26,778	562	117	679	27,458	－	100
20	13,829	12,268	26,098	433	105	538	26,636	97	97
21	13,358	12,160	25,519	335	75	410	25,929	97	94
22	13,796	12,682	26,478	408	85	493	26,970	104	98
23	17,184	15,664	32,848	444	99	543	33,391	124	122
24	14,759	13,474	28,233	412	118	531	28,764	86	105
25	14,201	13,080	27,280	422	117	539	27,820	97	101
26	13,303	12,542	25,845	404	113	517	26,362	95	96
27	13,001	11,647	24,648	393	87	480	25,128	95	92
28	12,875	11,815	24,691	425	94	519	25,209	100	92

資料:青森県県土整備部

大湊港									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	250	21	271	0	0	0	271	－	100
20	197	7	204	0	0	0	204	75	75
21	16	153	169	0	0	0	169	83	62
22	37	122	160	0	0	0	160	95	59
23	29	155	183	0	0	0	183	114	68
24	40	25	65	0	0	0	65	36	24
25	30	34	64	0	9	9	73	112	27
26	16	30	46	0	12	12	59	81	22
27	29	33	62	0	15	15	77	131	28
28	20	68	88	0	6	6	94	123	35

資料:青森県県土整備部

八戸港									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	8,944	9,618	18,562	6,675	306	6,981	25,543	－	100
20	9,111	9,912	19,023	6,518	347	6,865	25,888	101	101
21	9,108	9,092	18,200	6,134	385	6,519	24,719	95	97
22	9,168	9,238	18,406	7,045	476	7,521	25,927	105	102
23	7,576	6,845	14,422	5,004	395	5,399	19,821	76	78
24	9,717	9,734	19,451	7,155	537	7,692	27,143	137	106
25	9,933	10,629	20,562	7,727	542	8,268	28,830	106	113
26	9,778	10,440	20,218	6,808	357	7,165	27,383	95	107
27	9,845	10,763	20,608	6,984	426	7,411	28,018	102	110
28	9,889	10,792	20,681	6,918	371	7,289	27,970	100	110

資料:青森県県土整備部

久慈港									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	32	239	271	0	0	0	271	－	100
20	35	241	276	0	0	0	276	102	102
21	41	131	172	0	0	0	172	62	63
22	43	95	139	0	0	0	139	81	51
23	40	142	182	2	0	0	185	133	68
24	49	118	168	0	1	1	168	91	62
25	48	77	125	0	0	0	125	74	46
26	47	74	121	0	0	0	121	97	45
27	59	123	181	0	0	0	181	150	67
28	116	181	297	20	0	20	318	175	117

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

平成28年　単位:千トン

宮古港									
年＼種別	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	178	70	248	276	0	276	524	－	100
20	192	59	251	148	0	148	400	76	76
21	123	60	183	56	0	56	239	60	46
22	143	52	195	39	0	39	234	98	45
23	75	48	122	28	0	28	150	64	29
24	167	57	224	42	9	52	275	184	53
25	331	68	399	42	0	42	442	160	84
26	428	50	478	56	0	56	533	121	102
27	658	24	682	48	0	48	730	137	139
28	616	19	635	32	0	32	667	91	127

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

釜石港									
年＼種別	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	1,248	417	1,665	476	77	553	2,218	－	100
20	1,244	467	1,712	425	85	511	2,222	100	100
21	993	345	1,338	848	50	897	2,235	101	101
22	1,086	331	1,417	936	133	1,070	2,487	111	112
23	758	185	942	91	94	185	1,127	45	51
24	1,113	282	1,395	365	76	441	1,836	163	83
25	1,464	527	1,990	438	95	533	2,523	137	114
26	1,397	321	1,718	333	95	428	2,145	85	97
27	1,435	270	1,705	322	118	440	2,146	100	97
28	1,513	244	1,756	447	116	563	2,319	108	105

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

大船渡港									
年＼種別	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	635	1,787	2,422	449	14	463	2,885	－	100
20	607	1,726	2,334	366	12	379	2,712	94	94
21	585	1,567	2,151	311	13	324	2,475	91	86
22	595	1,687	2,282	369	20	389	2,671	108	93
23	173	388	561	86	0	86	647	24	22
24	350	1,151	1,502	203	5	208	1,710	264	59
25	613	1,501	2,114	3	271	274	2,387	140	83
26	728	1,564	2,292	0	338	338	2,630	110	91
27	762	1,426	2,188	271	7	278	2,466	94	85
28	685	1,311	1,996	284	8	291	2,288	93	79

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

石巻港									
年＼種別	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	1,191	177	1,368	3,362	196	3,558	4,926	－	100
20	1,164	206	1,370	2,881	166	3,047	4,417	90	90
21	998	175	1,173	2,394	116	2,511	3,683	83	75
22	1,098	207	1,305	2,644	95	2,739	4,044	110	82
23	497	160	657	1,001	27	1,029	1,686	42	34
24	739	102	841	1,833	89	1,922	2,763	164	56
25	1,402	302	1,705	2,181	68	2,248	3,953	143	80
26	1,274	72	1,345	2,335	78	2,413	3,758	95	76
27	1,244	67	1,311	2,151	59	2,210	3,521	94	71
28	1,026	71	1,096	2,179	81	2,260	3,356	95	68

資料:「宮城の港湾統計」宮城県土木部

平成28年　単位:千トン

仙台塩釜港（塩釜港区）									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	2,222	79	2,301	69	124	193	2,494	－	100
20	2,068	66	2,134	80	124	203	2,337	94	94
21	1,893	33	1,926	56	125	181	2,107	90	84
22	1,839	62	1,901	97	95	192	2,093	99	84
23	2,935	82	3,017	29	49	78	3,095	148	124
24	2,605	101	2,706	106	159	265	2,971	96	119
25	2,078	111	2,189	101	181	282	2,471	83	99
26	2,136	107	2,243	108	162	270	2,513	102	101
27	2,192	74	2,266	122	132	253	2,519	100	101
28	2,194	55	2,249	98	124	222	2,471	98	99

資料:「宮城の港湾統計」宮城県土木部

仙台塩釜港（仙台港区）									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	16,084	14,244	30,328	7,261	1,315	8,575	38,904	－	100
20	14,991	12,486	27,477	7,010	1,426	8,436	35,913	92	92
21	12,577	10,110	22,687	6,701	1,595	8,297	30,984	86	80
22	12,577	10,821	23,398	8,041	1,876	9,917	33,316	108	86
23	10,278	8,896	19,174	2,263	624	2,887	22,060	66	57
24	13,080	13,559	26,639	8,078	1,221	9,299	35,938	163	92
25	14,866	13,303	28,169	8,694	1,639	10,333	38,502	107	99
26	14,706	13,965	28,672	9,638	1,758	11,396	40,068	104	103
27	14,959	13,593	28,552	8,486	1,677	10,163	38,715	97	100
28	14,539	14,094	28,634	10,838	2,180	13,018	41,652	108	107

資料:「宮城の港湾統計」宮城県土木部

相馬港									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	289	483	772	4,456	102	4,557	5,330	－	100
20	307	469	777	5,459	134	5,593	6,370	120	120
21	280	370	650	4,552	143	4,695	5,345	84	100
22	255	516	771	4,541	102	4,643	5,414	101	102
23	111	33	143	75	0	75	219	4	4
24	424	157	581	4,937	23	4,960	5,541	2,530	104
25	752	273	1,025	4,888	26	4,913	5,939	107	111
26	720	362	1,081	4,135	18	4,153	5,235	88	98
27	719	412	1,131	5,202	13	5,215	6,346	121	119
28	534	396	930	4,560	18	4,578	5,508	87	103

資料:福島県相馬港湾建設事務所

小名浜港									
種別／年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	4,290	3,500	7,790	7,555	608	8,163	15,954	－	100
20	4,419	4,652	9,071	8,573	703	9,276	18,347	115	115
21	3,511	3,166	6,677	7,480	587	8,068	14,745	80	92
22	3,490	3,401	6,890	7,108	854	7,963	14,853	101	93
23	3,490	2,778	6,267	4,879	775	5,654	11,921	80	75
24	4,481	4,512	8,992	7,992	900	8,892	17,884	150	112
25	3,529	4,731	8,260	8,181	1,000	9,181	17,441	98	109
26	3,231	4,775	8,006	9,047	841	9,888	17,894	103	112
27	2,931	4,436	7,367	8,422	950	9,373	16,740	94	105
28	3,029	4,192	7,222	8,048	1,031	9,079	16,301	97	102

資料:福島県小名浜港湾建設事務所

平成28年　単位:千トン

能代港									
種別 / 年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	345	27	372	2,913	4	2,917	3,289	―	100
20	252	89	341	3,230	7	3,236	3,577	109	109
21	209	151	359	3,002	29	3,031	3,390	95	103
22	197	162	360	3,006	52	3,059	3,418	101	104
23	197	255	452	3,344	26	3,370	3,822	112	116
24	206	281	486	3,510	24	3,534	4,020	105	122
25	278	235	513	2,911	56	2,967	3,479	87	106
26	226	252	479	3,219	72	3,291	3,769	108	115
27	210	203	412	3,213	67	3,280	3,692	98	112
28	219	189	408	3,223	93	3,316	3,724	101	113

資料:「港湾統計年報」秋田県建設交通部

船川港									
種別 / 年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	300	190	490	110	3	113	603	―	100
20	276	209	486	35	0	35	520	86	86
21	444	168	612	43	0	43	656	126	109
22	132	151	283	52	0	52	335	51	56
23	123	269	392	70	6	76	469	140	78
24	85	200	285	72	0	72	356	76	59
25	104	365	469	45	0	45	514	144	85
26	138	213	350	54	0	54	404	79	67
27	189	309	498	51	0	51	549	136	91
28	184	95	279	48	0	48	327	60	54

資料:「港湾統計年報」秋田県建設交通部

秋田港									
種別 / 年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	4,628	1,687	6,316	2,259	321	2,580	8,896	―	100
20	4,168	1,511	5,679	1,962	288	2,250	7,929	89	89
21	3,606	1,409	5,016	1,145	240	1,385	6,400	81	72
22	3,769	1,706	5,475	1,597	247	1,845	7,320	114	82
23	4,758	1,808	6,566	2,249	323	2,572	9,138	125	103
24	4,018	1,694	5,712	2,459	323	2,782	8,494	93	95
25	4,112	1,670	5,783	2,552	363	2,916	8,698	102	98
26	4,031	1,622	5,653	1,891	364	2,255	7,907	91	89
27	4,044	1,678	5,722	1,914	454	2,368	8,090	102	91
28	4,045	1,601	5,646	1,692	474	2,166	7,812	97	88

資料:「港湾統計年報」秋田県建設交通部

酒田港									
種別 / 年	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	前年比	指数
19	791	632	1,423	1,830	121	1,951	3,374	―	100
20	795	836	1,631	2,080	128	2,208	3,839	114	114
21	642	614	1,256	1,521	121	1,642	2,898	75	86
22	680	536	1,216	1,779	157	1,936	3,152	109	93
23	844	549	1,393	2,186	194	2,380	3,773	120	112
24	685	526	1,211	2,132	198	2,329	3,540	94	105
25	708	788	1,496	2,105	195	2,300	3,796	107	113
26	674	609	1,282	1,870	230	2,100	3,382	89	100
27	635	622	1,256	1,979	317	2,296	3,552	105	105
28	610	498	1,107	2,025	359	2,384	3,491	98	103

資料:山形県県土整備部

17. 品目別海上貨物取扱量

平成28年　単位:千トン

青森港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	0.0	1.5	1.5	3.0	0.0	3.0	4.5	0.0
林産品	0.0	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0
鉱産品	61.5	211.1	272.6	16.1	0.0	16.1	288.6	1.1
金属機械工業品	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0
化学工業品	1,522.8	262.7	1,785.5	390.8	0.0	390.8	2,176.3	8.6
軽工業品	1.8	19.7	21.6	0.0	0.0	0.0	21.6	0.1
雑工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
特殊品	0.0	2.4	2.4	5.1	93.6	98.7	101.1	0.4
分類不能のもの	4.5	6.2	10.7	10.0	0.0	10.0	20.7	0.1
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	11,284.5	11,310.4	22,594.9	0.0	0.0	0.0	22,594.9	89.6
合計	12,875.1	11,815.4	24,690.5	425.0	93.6	518.6	25,209.1	100.0

資料:青森県県土整備部

大湊港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
林産品	0.0	62.4	62.4	0.0	6.1	6.1	68.4	72.7
鉱産品	0.0	1.5	1.5	0.0	0.0	0.0	1.5	1.6
金属機械工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
化学工業品	20.2	0.0	20.2	0.0	0.0	0.0	20.2	21.5
軽工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
雑工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
特殊品	0.0	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0	4.0	4.2
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	20.2	67.9	88.1	0.0	6.1	6.1	94.1	100.0

資料:青森県県土整備部

八戸港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	187.8	25.1	212.9	1,100.4	59.0	1,159.4	1,372.2	4.9
林産品	9.1	2.7	11.7	1,414.6	1.3	1,415.9	1,427.6	5.1
鉱産品	264.6	2,490.2	2,754.8	3,484.9	87.3	3,572.2	6,327.0	22.6
金属機械工業品	622.8	282.1	905.0	85.5	120.0	205.5	1,110.5	4.0
化学工業品	2,284.8	1,261.0	3,545.8	452.8	4.8	457.6	4,003.4	14.3
軽工業品	19.0	260.0	279.0	29.0	46.7	75.7	354.7	1.3
雑工業品	48.3	52.8	101.0	20.8	2.2	23.1	124.1	0.4
特殊品	499.7	23.0	522.7	330.1	49.4	379.5	902.2	3.2
分類不能のもの	14.4	0.1	14.5	0.1	0.1	0.1	14.6	0.1
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	5,938.2	6,395.4	12,333.6	0.0	0.0	0.0	12,333.6	44.1
合計	9,888.6	10,792.5	20,681.1	6,918.1	370.7	7,288.8	27,969.9	100.0

資料:青森県県土整備部

久慈港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	4.8	0.0	4.8	0.0	0.0	0.0	4.8	1.5
林産品	14.9	30.6	45.5	20.0	0.0	20.0	65.5	20.6
鉱産品	55.7	93.1	148.8	0.0	0.0	0.0	148.8	46.9
金属機械工業品	40.2	38.0	78.2	0.3	0.0	0.3	78.5	24.7
化学工業品	0.3	16.6	16.9	0.0	0.0	0.0	16.9	5.3
軽工業品	0.0	3.0	3.0	0.0	0.0	0.0	3.0	0.9
雑工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
特殊品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	116.0	181.3	297.3	20.3	0.0	20.3	317.6	100.0

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

平成28年　単位:千トン

宮古港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	26.6	0.0	26.6	0.0	0.0	0.0	26.6	4.0
林産品	2.2	0.0	2.2	8.8	0.0	8.8	11.0	1.6
鉱産品	558.6	3.2	561.8	13.0	0.0	13.0	574.8	86.2
金属機械工業品	2.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.3
化学工業品	19.1	6.6	25.7	10.0	0.0	10.0	35.7	5.4
軽工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
雑工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
特殊品	3.0	9.0	12.1	0.0	0.0	0.0	12.1	1.8
分類不能のもの	4.7	0.0	4.7	0.0	0.0	0.0	4.7	0.7
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	616.3	18.8	635.1	31.8	0.0	31.8	666.9	100.0

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

釜石港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	29.8	5.7	35.6	64.0	0.0	64.0	99.6	4.3
林産品	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0
鉱産品	606.5	2.9	609.4	365.4	0.0	365.4	974.8	42.0
金属機械工業品	502.5	214.2	716.7	0.2	115.8	115.9	832.6	35.9
化学工業品	334.7	0.7	335.4	2.0	0.0	2.0	337.4	14.6
軽工業品	1.5	8.5	10.0	0.0	0.2	0.2	10.2	0.4
雑工業品	0.7	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0
特殊品	34.6	11.5	46.1	15.0	0.0	15.0	61.1	2.6
分類不能のもの	1.3	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	1.3	0.1
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	1,512.7	243.6	1,756.3	446.6	115.9	562.5	2,318.8	100.0

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

大船渡港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	1.6	1.8	3.4	0.0	0.0	0.0	3.4	0.1
林産品	0.7	2.7	3.4	0.0	7.6	7.6	11.0	0.5
鉱産品	132.4	0.0	132.4	254.5	0.0	254.5	386.8	16.9
金属機械工業品	0.6	0.1	0.7	5.4	0.0	5.4	6.1	0.3
化学工業品	257.3	1,290.3	1,547.6	23.8	0.0	23.8	1,571.5	68.7
軽工業品	0.1	16.2	16.3	0.0	0.0	0.0	16.3	0.7
雑工業品	3.9	0.1	4.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.2
特殊品	288.7	0.1	288.8	0.0	0.0	0.0	288.8	12.6
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	685.2	1,311.3	1,996.5	283.7	7.6	291.3	2,287.7	100.0

資料:「岩手県 港湾統計年報」岩手県県土整備部

石巻港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	137.5	11.3	148.8	381.2	0.0	381.2	530.0	15.8
林産品	65.7	0.0	65.7	946.0	0.0	946.0	1,011.7	30.1
鉱産品	376.1	0.0	376.1	598.3	0.0	598.3	974.4	29.0
金属機械工業品	75.9	3.3	79.2	22.5	3.0	25.5	104.7	3.1
化学工業品	127.8	38.7	166.5	28.1	0.0	28.1	194.6	5.8
軽工業品	17.3	0.4	17.7	20.5	0.0	20.5	38.2	1.1
雑工業品	0.0	0.0	0.0	131.1	0.0	131.1	131.1	3.9
特殊品	223.4	14.9	238.2	50.9	77.9	128.8	367.0	10.9
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	1.9	2.1	4.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.1
合計	1,025.6	70.7	1,096.2	2,178.5	81.0	2,259.5	3,355.7	100.0

資料:「宮城の港湾統計」宮城県土木部

平成28年　単位:千トン

仙台塩釜港（塩釜港区）								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	0.7	0.0	0.7	30.8	1.0	31.8	32.5	1.3
林産品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉱産品	56.3	10.0	66.3	3.0	0.0	3.0	69.3	2.8
金属機械工業品	7.9	0.0	7.9	8.9	0.0	8.9	16.8	0.7
化学工業品	2,121.5	8.3	2,129.8	5.4	2.2	7.6	2,137.4	86.5
軽工業品	4.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.2
雑工業品	0.0	0.7	0.7	44.2	0.8	45.0	45.7	1.8
特殊品	3.5	36.4	39.9	5.3	120.2	125.6	165.4	6.7
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	2,194.0	55.3	2,249.3	97.6	124.2	221.9	2,471.2	100.0

資料:「宮城の港湾統計」宮城県土木部

仙台塩釜港（仙台港区）								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	154.1	85.9	240.0	340.9	25.6	366.5	606.4	1.5
林産品	197.8	4.3	202.1	159.3	15.3	174.6	376.7	0.9
鉱産品	609.6	109.3	719.0	6,921.0	5.4	6,926.4	7,645.3	18.4
金属機械工業品	5,391.9	5,373.1	10,765.0	570.1	331.8	901.9	11,666.8	28.0
化学工業品	2,137.3	3,031.7	5,169.0	2,269.7	1,139.9	3,409.6	8,578.5	20.6
軽工業品	825.8	700.6	1,526.3	112.1	61.6	173.7	1,700.0	4.1
雑工業品	214.5	459.7	674.3	374.7	358.5	733.2	1,407.5	3.4
特殊品	258.1	72.8	331.0	90.5	242.0	332.5	663.5	1.6
分類不能のもの	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	4,750.4	4,256.5	9,006.9	0.0	0.0	0.0	9,006.9	21.6
合計	14,539.4	14,094.1	28,633.5	10,838.2	2,180.0	13,018.2	41,651.7	100.0

資料:「宮城の港湾統計」宮城県土木部

相馬港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
林産品	0.0	0.0	0.0	36.5	0.0	36.5	36.5	0.7
鉱産品	284.4	360.1	644.5	4,508.1	0.0	4,508.1	5,152.6	93.6
金属機械工業品	36.0	0.0	36.0	9.2	17.9	27.2	63.1	1.1
化学工業品	207.6	26.4	234.0	6.3	0.0	6.3	240.3	4.4
軽工業品	5.9	8.3	14.2	0.0	0.0	0.0	14.2	0.3
雑工業品	0.0	1.1	1.1	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0
特殊品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	533.9	395.9	929.8	4,560.1	17.9	4,578.0	5,507.8	100.0

資料:福島県相馬港湾建設事務所

小名浜港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	8.6	4.0	12.6	0.1	0.3	0.4	13.0	0.1
林産品	23.1	0.0	23.1	121.9	0.0	122.0	145.1	0.9
鉱産品	645.1	3,689.2	4,334.3	7,752.2	1.4	7,753.5	12,087.8	74.2
金属機械工業品	51.5	2.1	53.6	9.9	5.7	15.6	69.2	0.4
化学工業品	2,272.6	363.0	2,635.6	120.6	388.0	508.5	3,144.1	19.3
軽工業品	0.0	46.9	46.9	4.0	2.4	6.4	53.3	0.3
雑工業品	0.9	7.6	8.5	24.1	16.3	40.4	48.9	0.3
特殊品	27.6	79.5	107.1	14.8	617.2	632.0	739.1	4.5
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	3,029.5	4,192.3	7,221.7	8,047.6	1,031.2	9,078.8	16,300.6	100.0

資料:福島県小名浜港湾建設事務所

平成28年　単位:千トン

能代港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
林産品	0.0	0.0	0.0	1.3	2.1	3.4	3.4	0.1
鉱産品	215.0	11.5	226.5	3,204.5	0.0	3,204.5	3,431.0	92.1
金属機械工業品	1.3	0.0	1.3	17.2	0.0	17.2	18.4	0.5
化学工業品	2.9	174.1	177.0	0.0	75.6	75.6	252.6	6.8
軽工業品	0.0	3.3	3.3	0.0	0.0	0.0	3.3	0.1
雑工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
特殊品	0.0	0.0	0.0	0.0	15.4	15.4	15.4	0.4
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	219.2	189.0	408.2	3,222.9	93.1	3,316.1	3,724.3	100.0

資料:「港湾統計年報」秋田県建設交通部

船川港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	0.8	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.8	0.2
林産品	22.3	0.0	22.3	47.7	0.0	47.7	70.0	21.4
鉱産品	132.7	92.3	224.9	0.0	0.0	0.0	224.9	68.9
金属機械工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
化学工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
軽工業品	0.0	2.9	2.9	0.0	0.0	0.0	2.9	0.9
雑工業品	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
特殊品	28.0	0.0	28.0	0.0	0.0	0.0	28.0	8.6
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	183.8	95.1	278.9	47.7	0.0	47.7	326.5	100.0

資料:「港湾統計年報」秋田県建設交通部

秋田港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	0.2	0.0	0.2	7.8	2.2	10.0	10.1	0.1
林産品	65.5	0.0	65.5	747.5	2.3	749.8	815.3	10.4
鉱産品	394.7	47.5	442.2	660.0	51.7	711.7	1,153.9	14.8
金属機械工業品	9.3	53.7	63.0	25.4	88.0	113.4	176.4	2.3
化学工業品	2,195.3	176.9	2,372.2	99.5	67.6	167.1	2,539.4	32.5
軽工業品	4.8	79.6	84.4	11.7	144.9	156.5	241.0	3.1
雑工業品	0.0	6.5	6.5	107.4	26.0	133.3	139.8	1.8
特殊品	2.1	1.3	3.4	32.3	91.9	124.2	127.6	1.6
分類不能のもの	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	1,373.4	1,235.1	2,608.5	0.0	0.0	0.0	2,608.5	33.4
合計	4,045.4	1,600.5	5,645.9	1,691.6	474.5	2,166.1	7,812.0	100.0

資料:「港湾統計年報」秋田県建設交通部

酒田港								
種別 / 品目	移入	移出	内貿計	輸入	輸出	外貿計	合計	比率
農水産品	3.7	2.7	6.3	8.0	0.5	8.4	14.7	0.4
林産品	4.7	0.0	4.7	4.9	0.0	4.9	9.6	0.3
鉱産品	86.3	278.8	365.0	1,902.8	0.1	1,903.0	2,268.0	65.0
金属機械工業品	1.0	0.3	1.3	23.1	4.7	27.8	29.1	0.8
化学工業品	513.6	186.5	700.2	13.4	133.6	147.0	847.2	24.3
軽工業品	0.1	1.1	1.2	49.4	2.6	52.0	53.2	1.5
雑工業品	0.0	0.0	0.1	20.5	116.9	137.4	137.4	3.9
特殊品	0.2	28.0	28.1	3.0	100.7	103.8	131.9	3.8
分類不能のもの	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0
自動車(ﾌｪﾘｰ分)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	609.5	497.6	1,107.1	2,025.1	359.1	2,384.2	3,491.3	100.0

資料:山形県県土整備部

18. 港別港湾運送取扱貨物量の推移

単位:千トン

年度 / 港湾	22	構成比	23	構成比	24	構成比	25	構成比	26	構成比	27	構成比	28	構成比	29	構成比
青森	491	1.1	516	1.5	614	1.3	577	1.1	480	0.9	474	0.9	523	1.0	518	0.9
八戸	9,159	20.9	7,917	23.0	10,516	23.1	10,306	19.6	9,479	18.7	10,184	19.1	9,613	18.1	9,738	17.7
久慈	96	0.2	175	0.5	84	0.2	93	0.2	93	0.2	144	0.3	210	0.4	252	0.5
宮古	129	0.3	91	0.3	344	0.8	497	0.9	521	1.0	667	1.3	610	1.1	572	1.0
釜石	2,186	5.0	1,336	3.9	1,754	3.9	2,351	4.5	1,938	3.8	2,147	4.0	2,073	3.9	2,071	3.8
大船渡	875	2.0	234	0.7	539	1.2	834	1.6	897	1.8	876	1.6	810	1.5	857	1.6
石巻	3,543	8.1	1,601	4.7	2,735	6.0	3,866	7.3	3,407	6.7	3,326	6.3	3,081	5.8	3,470	6.3
仙台塩釜	11,494	26.2	7,842	22.8	12,801	28.1	13,244	25.1	13,283	26.2	14,032	26.4	14,833	27.9	15,063	27.4
小名浜	9,853	22.5	7,335	21.3	9,354	20.5	13,721	26.1	13,656	27.0	13,792	25.9	13,598	25.6	14,437	26.2
秋田船川	3,824	8.7	4,381	12.7	3,986	8.8	4,492	8.5	4,028	8.0	4,066	7.6	4,285	8.1	4,274	7.8
酒田	2,227	5.1	2,941	8.6	2,799	6.1	2,686	5.1	2,848	5.6	3,502	6.6	3,558	6.7	3,760	6.8
計	43,876	100	34,367	100	45,525	100	52,667	100	50,630	100	53,210	100	53,194	100	55,012	100

資料:東北運輸局

19. 内航フィーダー船取扱実績の推移

港湾	区分 / 年度	移入 20フィート(個)	移入 40フィート(個)	移入 TEU	移出 20フィート(個)	移出 40フィート(個)	移出 TEU	合計 TEU
八戸港	21	283	1,339	2,961	143	1,485	3,113	6,074
	22	506	994	2,494	179	1,723	3,625	6,119
	23	135	372	879	25	1,369	2,763	3,642
	24	220	925	2,070	1,878	1,593	5,064	7,134
	25	501	592	1,685	2,753	1,730	6,213	7,898
	26	1,179	1,441	4,061	3,378	2,210	7,798	11,859
	27	1,791	2,025	5,841	4,190	2,740	9,670	15,511
	28	817	1,735	4,287	4,126	3,232	10,590	14,877
	29	846	2,088	5,022	4,753	3,005	10,763	15,785
宮古港	21	52	60	172	0	21	42	214
	22	9	25	59	9	23	55	114
	23	48	0	48	10	0	10	58
	24	10	0	10	651	0	651	661
	25	10	0	10	1,008	0	1,008	1,018
	26	20	12	44	0	0	0	44
	27	0	0	0	0	0	0	0
	28	0	0	0	0	0	0	0
	29	0	0	0	0	0	0	0
釜石港	27	6	56	118	766	565	1,896	2,014
	28	89	302	693	25	515	1,055	1,748
	29	92	600	1,292	31	599	1,229	2,521
大船渡港	27	26	390	806	6	415	836	1,642
	28	23	380	783	1	454	909	1,692
	29	24	454	932	2	460	922	1,854
仙台塩釜港	21	3,106	6,421	15,948	5,480	11,970	29,420	45,368
	22	2,098	7,457	17,012	7,427	12,132	31,691	48,703
	23	3,036	5,734	14,504	619	9,086	18,791	33,295
	24	2,595	8,842	20,279	4,252	9,334	22,920	43,199
	25	2,554	7,420	17,394	2,415	10,513	23,441	40,835
	26	3,819	9,693	23,205	2,495	10,531	23,557	46,762
	27	3,707	13,054	29,815	2,791	14,438	31,667	61,482
	28	4,206	14,941	34,088	3,245	15,310	33,865	67,953
	29	3,359	14,731	32,821	1,913	15,481	32,875	65,696
小名浜港	21	70	1,012	2,094	18	726	1,470	3,564
	22	132	1,022	2,176	2	557	1,116	3,292
	23	6	929	1,864	0	413	826	2,690
	24	65	1,374	2,813	0	505	1,010	3,823
	25	38	1,452	2,942	12	577	1,166	4,108
	26	10	1,172	2,354	0	535	1,070	3,424
	27	5	1,100	2,205	45	361	767	2,972
	28	19	883	1,785	0	682	1,364	3,149
	29	16	902	1,820	0	734	1,468	3,288

（注） TEU ： 20フィート換算のコンテナ取扱個数の単位、20フィートコンテナ1個を1TEU、40フィートコンテナ1個を2TEUとして計算

資料：東北運輸局

20. 外貿コンテナ取扱実績

港湾	区分 / 年度	輸入 20フィート(個)	輸入 40フィート(個)	輸入 TEU	輸出 20フィート(個)	輸出 40フィート(個)	輸出 TEU	合計 TEU
八戸港	22	3,510	3,086	9,682	7,622	1,726	11,074	20,756
	23	3,583	2,464	8,511	4,819	1,790	8,399	16,910
	24	3,923	2,843	9,609	5,333	1,702	8,737	18,346
	25	4,457	2,974	10,405	6,992	1,419	9,830	20,235
	26	4,035	3,184	10,403	4,657	1,325	7,307	17,710
	27	3,843	3,431	10,705	5,231	1,397	8,025	18,730
	28	4,273	2,771	9,815	3,548	2,197	7,942	17,757
	29	5,050	3,080	11,210	3,114	3,285	9,684	20,894
釜石港	29	31	44	119	142	81	304	423
大船渡港	20	170	94	358	31	314	659	1,017
	21	198	125	448	123	484	1,091	1,539
	22	336	89	514	254	590	1,434	1,948
	23～29	0	0	0	0	0	0	0
仙台塩釜港	22	14,710	14,009	42,728	8,361	18,136	44,633	87,361
	23	4,267	3,895	12,057	707	2,542	5,791	17,848
	24	13,626	15,368	44,362	3,375	12,340	28,055	72,417
	25	15,605	17,681	50,967	5,658	12,668	30,994	81,961
	26	15,612	18,554	52,720	5,392	14,049	33,490	86,210
	27	14,876	21,545	57,966	5,572	14,336	34,244	92,210
	28	16,149	26,466	69,081	5,409	17,176	39,761	108,842
	29	16,419	27,257	70,933	6,370	15,278	36,926	107,859
小名浜港	22	4,342	1,684	7,710	935	1,542	4,019	11,729
	23	0	0	0	0	0	0	0
	24	2,998	453	3,904	547	554	1,655	5,559
	25	4,301	1,656	7,613	699	646	1,991	9,604
	26	4,692	1,651	7,994	653	782	2,217	10,211
	27	4,774	2,099	8,972	858	1,273	3,404	12,376
	28	5,642	4,327	14,296	722	3,591	7,904	22,200
	29	5,849	3,871	13,591	622	3,035	6,692	20,283
秋田船川港	22	3,838	9,910	23,658	3,520	4,853	13,226	36,884
	23	5,533	12,414	30,361	2,830	6,696	16,222	46,583
	24	5,013	12,774	30,561	2,875	5,948	14,771	45,332
	25	4,736	12,909	30,554	2,752	6,729	16,210	46,764
	26	4,905	10,513	25,931	3,414	7,548	18,510	44,441
	27	4,792	10,263	25,318	5,558	7,532	20,622	45,940
	28	4,832	10,607	26,046	5,253	9,895	25,043	51,089
	29	4,644	10,204	25,052	5,017	10,860	26,737	51,789
酒田港	22	2,824	683	4,190	131	845	1,821	6,011
	23	3,667	1,684	7,035	271	1,837	3,945	10,980
	24	2,850	1,244	5,338	207	1,134	2,475	7,813
	25	2,577	1,544	5,665	179	1,249	2,677	8,342
	26	2,619	2,118	6,855	324	4,248	8,820	15,675
	27	2,784	3,693	10,170	457	6,342	13,141	23,311
	28	2,968	3,445	9,858	529	7,570	15,669	25,527
	29	2,621	3,681	9,983	442	9,440	19,322	29,305

（注） TEU ： 20フィート換算のコンテナ取扱個数の単位、20フィートコンテナ1個を1TEU、40フィートコンテナ1個を2TEUとして計算

資料：東北運輸局

21. フェリー定期航路の現況(管内関連)

平成30年3月31日現在

地区	事業者名	航路名	事業開始 年 月 日	航路距離 （ｋｍ）	所要時間 時間：分	運航時季
牡鹿半島	網地島ライン㈱	石巻～長渡	S53.8.11	33	1:58	通年
気仙沼湾	大島汽船㈱	浦ノ浜～気仙沼	S45.6.13	8.05	0:25	通年
八戸～苫小牧	川崎近海汽船㈱	八戸～苫小牧	S48.4.25	242	7:15～8:30	通年
宮古～室蘭		宮古～室蘭		333.4	10:00	通年
陸奥湾	むつ湾フェリー㈱	蟹田～脇野沢	S55.4.11	22.6	1:00	4/21～11/5
津軽海峡	共栄運輸㈱	函館～青森	S47.6.17	113	3:50～4:00	通年
	津軽海峡フェリー㈱	函館～青森	S47.8.24	113	3:40～3:50	通年
		函館～大間	H20.12.1	40	1:30	通年
	北日本海運㈱	函館～青森	S47.6.29	113	3:50～4:00	通年
名古屋～苫小牧	太平洋フェリー㈱	名古屋～苫小牧	S48.4.1	1,330	苫小牧行 40:00 名古屋行 39:30	通年
敦賀～苫小牧	新日本海フェリー㈱	敦賀～新潟 ～秋田～苫小牧東	H11.7.8	1,074	31:20/34:00	通年

資料:東北運輸局

22. フェリー航路の輸送実績の推移

【東北運輸局関連】

指数は対前年度比を示す。

種別	年度	八戸～苫小牧	指数	蟹田～脇野沢	指数	浦ノ浜～気仙沼	指数	石巻～長渡	指数
バス（台）	20	614	100	1,100	100	206	100	6	100
	21	753	123	1,150	105	210	102	4	67
	22	597	79	1,164	101	被災のためデータ滅失	－	被災のためデータ滅失	－
	23	497	83	548	47	184	－	2	－
	24	681	137	950	173	160	87	2	100
	25	752	110	1,058	111	160	100	2	100
	26	732	97	1,023	97	172	108	0	0
	27	673	92	942	92	159	92	0	－
	28	658	98	791	84	179	113	1	－
	29	646	98	692	87	168	94	0	0
乗用車（台）	20	45,460	100	3,070	100	30,437	100	311	100
	21	55,612	122	4,132	135	31,511	104	306	98
	22	51,649	93	3,609	87	被災のためデータ滅失	－	被災のためデータ滅失	－
	23	42,650	83	2,725	76	40,737	－	159	－
	24	62,819	147	3,539	130	43,117	106	390	245
	25	63,870	102	3,468	98	39,854	92	335	86
	26	61,257	96	3,562	103	45,044	113	254	76
	27	64,388	105	3,803	107	44,192	98	395	156
	28	61,110	95	3,792	100	39,577	90	303	77
	29	58,870	96	3,549	94	39,240	99	352	116
トラックその他（台）	20	139,256	100	2	100	19,394	100	767	100
	21	140,755	101	3	150	21,891	113	814	106
	22	133,142	95	1	33	被災のためデータ滅失	－	被災のためデータ滅失	－
	23	104,694	79	3	300	27,707	－	313	－
	24	151,523	145	2	67	30,301	109	739	236
	25	153,626	101	4	200	28,555	94	652	88
	26	151,676	99	3	75	36,270	127	603	92
	27	156,947	103	1	33	38,062	105	616	102
	28	157,645	100	1	100	35,027	92	640	104
	29	160,305	102	0	0	32,628	93	672	105
車両合計（台）	20	197,120	100	5,285	100	50,037	100	1,084	100
	21	185,388	94	4,774	90	53,612	107	1,124	104
	22	147,841	80	3,276	69	被災のためデータ滅失	－	被災のためデータ滅失	－
	23	215,023	145	4,491	137	68,628	－	474	－
	24	218,248	101	4,530	101	73,578	107	1,131	239
	25	213,665	98	4,530	100	68,569	93	989	87
	26	222,008	104	4,588	101	81,486	119	857	87
	27	222,008	100	4,746	103	82,413	101	1,011	118
	28	219,413	99	4,584	97	74,783	91	944	93
	29	219,821	100	4,241	93	72,036	96	1,024	108
運航期間	20	通年		4/21～11/5		通年		通年	
	21	通年		4/21～11/5		通年		通年	
	22	4/1～3/11		4/21～11/5		通年		通年	
	23	7/10～3/31		4/21～11/5		通年		通年	
	24	通年		4/21～11/5		通年		通年	
	25	通年		4/21～11/5		通年		通年	
	26	通年		4/21～11/5		通年		通年	
	27	通年		4/21～11/5		通年		通年	
	28	通年		4/21～11/5		通年		通年	
	29	通年		4/21～11/5		通年		通年	

資料：東北運輸局

指数は対前年度比を示す。

種別	年度	苫小牧～仙　台	指数	仙　台～名古屋	指数	秋　田　港	指数	津軽海峡	指数
バ　ス（台）	20	338	100	110	100	198	100	1,595	100
	21	252	75	82	75	204	103	1,149	72
	22	265	105	49	60	149	73	1,166	101
	23	356	134	94	192	259	174	1,047	90
	24	324	91	110	117	159	61	1,026	98
	25	324	100	161	146	189	119	1,036	101
	26	299	92	127	79	150	79	875	84
	27	345	115	137	108	127	85	941	108
	28	295	86	147	107	114	90	921	98
	29	317	107	142	97	103	90	946	103
乗用車（台）	20	64,395	100	23,369	100	21,885	100	143,581	100
	21	57,484	89	22,812	98	23,994	110	146,340	102
	22	53,966	94	26,941	118	17,668	74	138,075	94
	23	59,067	109	42,824	159	24,099	136	126,477	92
	24	66,297	112	52,772	123	20,223	84	127,590	101
	25	67,159	101	50,786	96	21,225	105	125,251	98
	26	66,565	99	31,834	63	18,847	89	121,148	97
	27	68,973	104	34,076	107	19,789	105	136,158	112
	28	63,673	92	35,369	104	18,821	95	133,090	98
	29	64,298	101	39,547	112	17,185	91	150,978	113
トラック その他（台）	20	67,677	100	18,803	100	20,980	100	270,125	100
	21	60,874	90	15,723	84	24,214	115	255,904	95
	22	58,459	96	15,952	101	15,883	66	272,982	107
	23	62,538	107	15,465	97	31,555	199	281,805	103
	24	60,335	96	18,914	122	29,640	94	270,429	96
	25	63,461	105	20,358	108	30,522	103	271,132	100
	26	64,536	102	19,585	96	29,054	95	254,403	94
	27	62,864	97	19,719	101	31,380	108	245,594	97
	28	61,622	98	20,180	102	28,882	92	244,401	100
	29	62,697	102	20,590	102	25,776	89	239,188	98
車両合計（台）	20	118,610	100	38,617	100	43,063	100	415,301	100
	21	112,690	95	42,942	111	48,412	112	403,393	97
	22	121,961	108	58,383	136	33,700	70	412,223	102
	23	126,956	104	71,796	123	55,913	166	409,329	99
	24	130,944	103	71,305	99	50,022	89	399,045	97
	25	131,400	100	51,546	72	51,936	104	397,419	100
	26	132,182	101	53,932	105	48,051	93	376,426	95
	27	132,182	100	53,932	100	50,791	106	382,693	102
	28	125,590	95	55,696	103	47,817	94	378,412	99
	29	127,312	101	60,279	108	43,064	90	391,112	103
運航期間	20	通　年		通　年		通　年		通　年	
	21	通　年		通　年		通　年		通　年	
	22	通　年		通　年		通　年		通　年	
	23	通　年		通　年		通　年		通　年	
	24	通　年		通　年		通　年		通　年	
	25	通　年		通　年		通　年		通　年	
	26	通　年		通　年		通　年		通　年	
	27	通　年		通　年		通　年		通　年	
	28	通　年		通　年		通　年		通　年	
	29	通　年		通　年		通　年		通　年	

資料：東北運輸局

23. 営業倉庫の分類

- 営業倉庫
  - 普通倉庫
    - 1類倉庫……危険物等を除き、とくに保管物品の制限のない倉庫［建屋］
    - 2類倉庫……防火性能を有せず、保管物品に制限のある倉庫［建屋］
    - 3類倉庫……防火性能、防湿性能、遮熱性能等を有せず保管物品に制限のある倉庫［建屋］
    - 野積倉庫……製材、かわら等を野積みで保管する倉庫［整地］
    - 貯蔵槽倉庫…穀物等のバラ貨物や液体を保管する倉庫［サイロ・タンク］
    - 危険品倉庫…石油、化学薬品等危険物を保管する倉庫［建屋・タンク］
    - トランクルーム…上記の内、消費者の物品を保管する倉庫
  - 冷蔵倉庫……冷凍水産物、食肉等＋10℃以下で保管することが適当な物品を保管する倉庫
    - ・C3級……　－2℃を超え、＋10℃以下のもの
    - ・C2級……－10℃を超え、　－2℃以下のもの
    - ・C1級……－20℃を超え、－10℃以下のもの
    - ・F1級……－30℃を超え、－20℃以下のもの
    - ・F2級……－40℃を超え、－30℃以下のもの
    - ・F3級……－50℃を超え、－40℃以下のもの
    - ・F4級……－50℃以下のもの
  - 水面倉庫……原木を水面において保管する倉庫

24. 類別倉庫所管面(容)積の推移

各年3月31日現在

区分 / 年	普通倉庫					
	事業者数	所管面(容)積				
		1～3類倉庫	野積倉庫	貯蔵槽倉庫	危険品倉庫	
					建屋	タンク
		面積(㎡)	面積(㎡)	容積(㎥)	面積(㎡)	容積(㎥)
21	379	2,078,517	136,852	644,602	9,689	945,805
22	399	2,118,816	115,789	662,943	9,503	945,805
23	403	2,151,892	122,283	658,760	9,503	945,805
24	418	2,304,872	127,172	667,617	9,503	950,817
25	429	2,439,862	123,956	667,617	8,284	941,081
26	453	2,494,941	116,878	663,195	10,595	941,031
27	456	2,548,887	116,878	663,195	10,572	941,031
28	468	2,748,262	116,878	663,195	10,288	1,018,761
29	490	2,877,118	116,878	662,305	13,077	937,857
30	497	3,011,615	139,954	662,927	16,930	937,857

区分 / 年	冷蔵倉庫		水面倉庫	
	事業者数	所管容積(㎥)	事業者数	所管面積(㎡)
21	191	2,587,432	1	83,900
22	189	2,624,663	0	-
23	190	2,624,631	0	-
24	192	2,595,705	0	-
25	195	2,711,355	0	-
26	198	2,819,815	0	-
27	200	2,827,306	0	-
28	197	2,866,245	0	-
29	199	2,896,249	0	-
30	196	2,853,535	0	-

資料:東北運輸局

(注)事業者数については延べ数である。

25. 県別倉庫所管面(容)積の推移

各年3月31日現在

(1)1～3類倉庫

単位:㎡

県 / 年	青森		岩手		宮城		福島	
	事業者数	所管面積	事業者数	所管面積	事業者数	所管面積	事業者数	所管面積
21	33	179,952	39	143,225	135	974,389	88	494,753
22	35	182,211	41	150,382	142	998,406	94	492,059
23	33	180,134	44	157,405	146	1,011,413	95	492,329
24	34	193,501	45	160,762	149	1,024,464	99	563,456
25	38	200,970	46	171,324	162	1,226,614	107	606,676
26	37	205,820	46	185,726	160	1,056,723	110	638,759
27	38	207,945	46	181,872	161	1,090,953	110	657,964
28	39	209,925	46	245,570	168	1,172,136	114	700,966
29	42	244,127	48	250,749	172	1,206,498	120	730,872
30	42	247,479	55	260,077	180	1,265,343	125	780,787

県 / 年	秋田		山形		合計	
	事業者数	所管面積	事業者数	所管面積	事業者数	所管面積
21	28	136,979	44	149,219	367	2,109,256
22	29	144,398	45	151,360	392	2,137,039
23	29	144,088	44	166,523	400	2,252,794
24	29	149,738	49	212,951	431	2,568,273
25	32	156,044	54	210,474	439	2,453,546
26	31	173,083	53	234,830	439	2,546,647
27	31	175,323	53	234,830	439	2,548,887
28	31	174,031	54	245,634	452	2,748,262
29	33	187,676	57	257,196	472	2,877,118
30	34	189,242	61	268,687	497	3,011,615

資料:東北運輸局

(注)1. 各年3月31日現在である。
2. 各県にまたがる事業者は、各県それぞれ1事業者とした。

(2)冷蔵倉庫

各年3月31日現在

単位：㎥

県 / 年	青森		岩手		宮城		福島	
	事業者数	所管容積	事業者数	所管容積	事業者数	所管容積	事業者数	所管容積
21	48	709,347	16	147,112	86	1,410,320	19	178,530
22	48	720,744	16	167,324	85	1,419,518	19	178,530
23	47	708,454	17	169,116	86	1,426,777	19	181,932
24	46	715,064	18	175,716	86	1,374,199	19	181,932
25	47	732,885	19	187,002	87	1,463,170	19	180,743
26	47	732,244	21	225,014	88	1,514,543	20	199,026
27	47	732,244	22	225,419	90	1,529,916	19	190,739
28	46	728,692	21	223,505	89	1,571,059	19	190,739
29	46	736,252	21	212,993	89	1,584,974	21	203,396
30	46	720,609	22	215,677	87	1,562,377	19	197,542

県 / 年	秋田		山形		合計	
	事業者数	所管容積	事業者数	所管容積	事業者数	所管容積
21	11	37,671	11	104,452	190	2,628,239
22	10	34,095	11	104,452	190	2,624,826
23	10	34,095	11	104,257	190	2,585,263
24	10	35,207	13	113,587	195	2,712,594
25	10	35,207	13	112,348	199	2,818,382
26	10	35,207	12	113,781	200	2,827,306
27	10	35,207	12	113,781	200	2,827,306
28	9	32,654	13	119,596	197	2,866,245
29	9	38,941	13	119,693	199	2,896,249
30	9	37,637	13	119,693	196	2,853,535

26. 営業倉庫入庫量、平均月末在庫量及び回転数の推移

単位：千トン

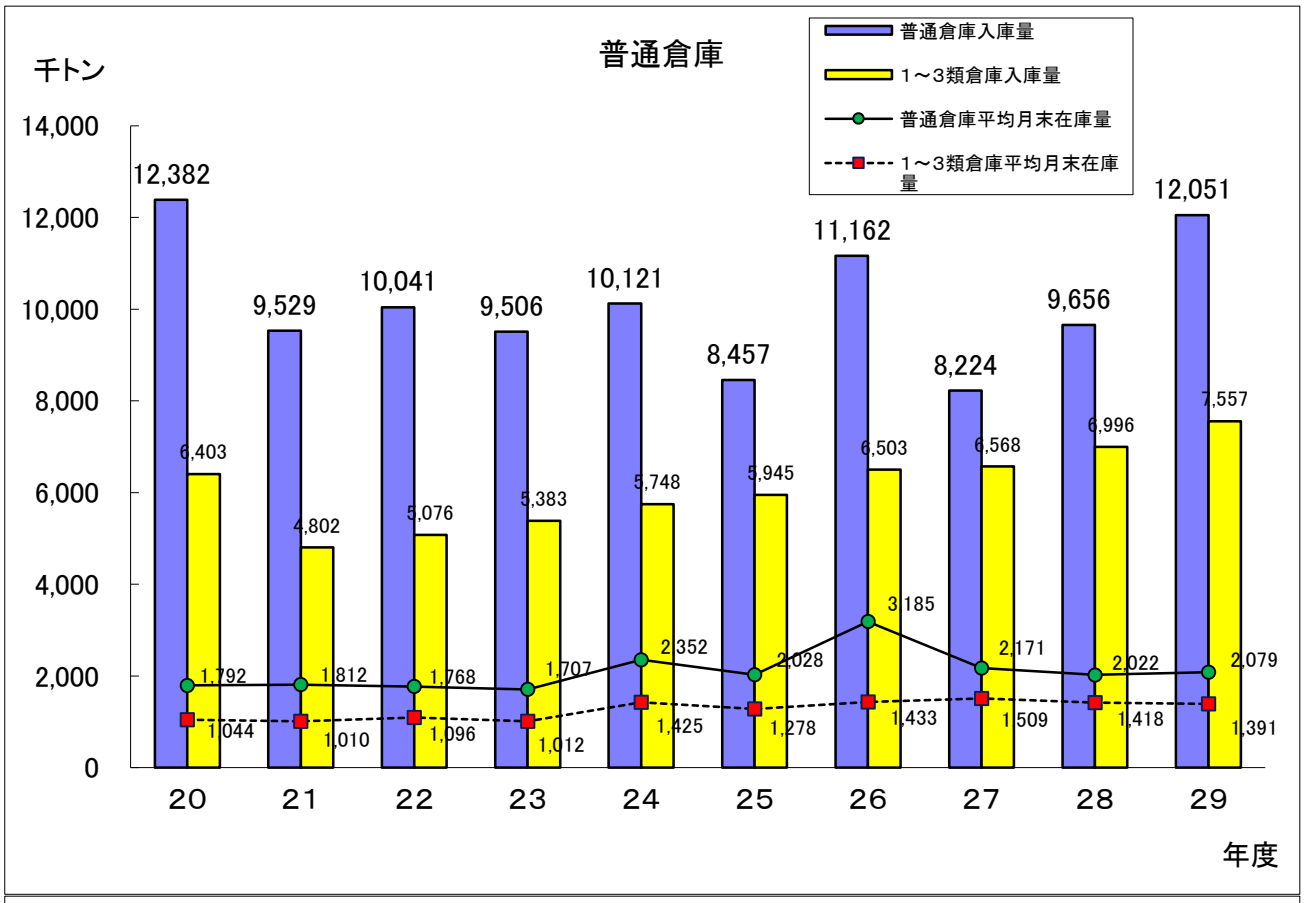
区分 / 年度	普通倉庫							
	年間入庫量 (A)			平均月末在庫量 (B)			回転数 (A)／(B)	
	普通倉庫	うち1～3類倉庫	対前年比	普通倉庫	うち1～3類倉庫	対前年比	普通倉庫	うち1～3類倉庫
20	12,382	6,403	100	1,792	1,044	100	6.9	6.1
21	9,529	4,802	75	1,812	1,010	97	5.3	4.8
22	10,041	5,076	106	1,768	1,096	109	5.7	4.6
23	9,506	5,383	106	1,707	1,012	92	5.6	5.3
24	10,121	5,748	107	2,352	1,425	141	4.3	4.0
25	8,547	5,945	103	2,028	1,278	90	4.2	4.7
26	11,161	6,502	109	3,185	1,433	112	3.5	4.5
27	8,224	6,568	101	2,171	1,509	105	3.8	4.4
28	9,656	6,996	107	2,022	1,418	94	4.8	4.9
29	12,051	7,557	108	2,079	1,391	98	5.8	5.4

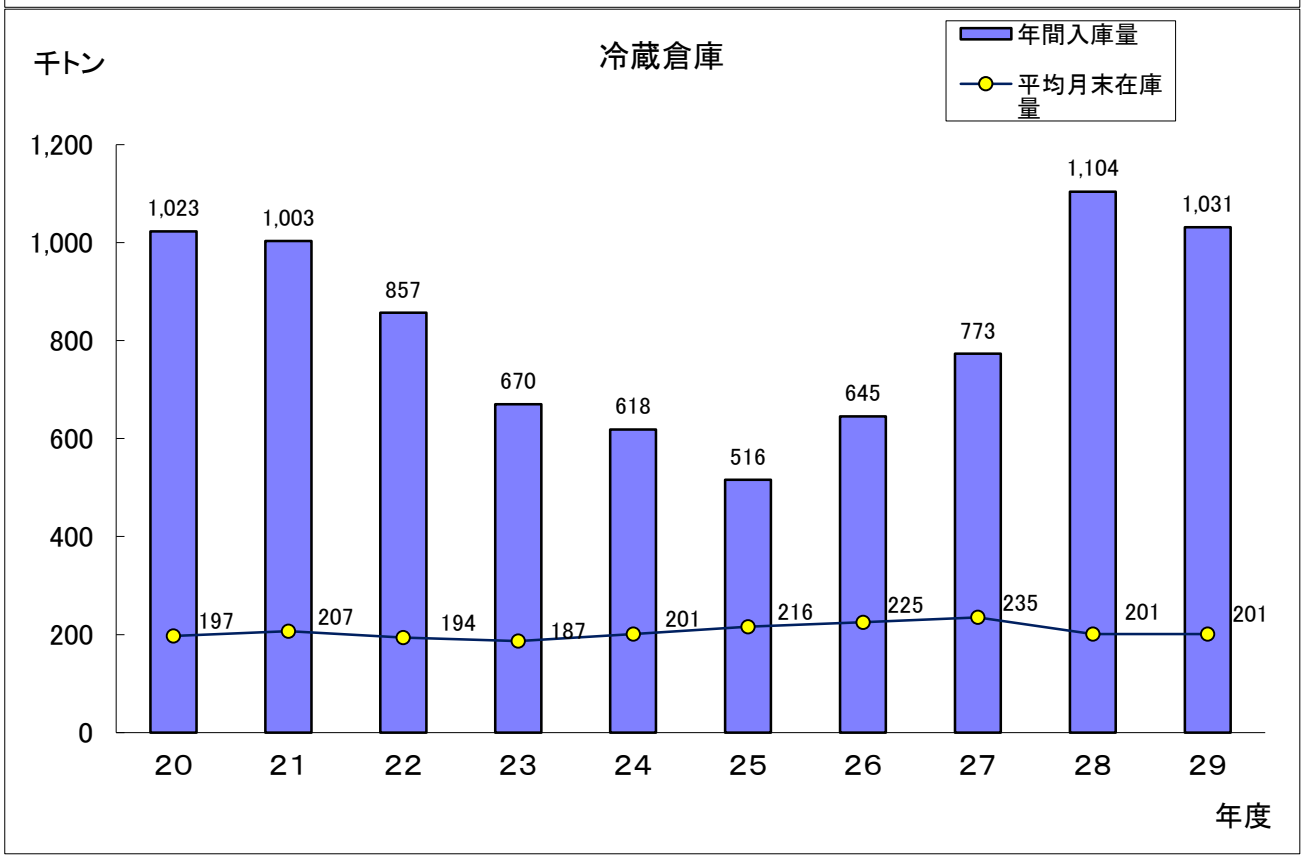
区分 / 年度	冷蔵倉庫				
	年間入庫量 (A)		平均月末在庫量 (B)		回転数 (A)／(B)
		対前年比		対前年比	
20	1,003	100	207	100	4.8
21	857	85	194	94	4.4
22	857	100	194	100	4.4
23	670	78	187	96	3.6
24	618	92	201	108	3.1
25	516	83	216	107	2.4
26	645	125	225	104	2.9
27	773	120	235	105	3.3
28	1,104	143	201	85	5.5
29	1,031	93	201	100	5.1

資料：東北運輸局

(注)1. 普通倉庫には水面倉庫を含む。
(注)2. 平成16年度の普通倉庫の数量減は平成16年2月に危険品倉庫事業者の国家石油備蓄会社が廃止され国の直轄事業とされたため。

営業倉庫入庫量、平均月末在庫量の推移





資料:東北運輸局

27. 普通倉庫の県別品目別年間入庫実績

平成２９年度

種別	入庫高													
県	青森県		岩手県		宮城県		秋田県		山形県		福島県		管内合計	
品目	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%
農水産品	1,209,789	53.2	179,804	25.3	792,044	14.7	160,922	35.8	84,918	13.1	142,903	5.6	2,570,381	21.3
金属	122,983	5.4	345	0.0	1,060,341	19.6	17,476	3.9	767	0.1	24,564	1.0	1,226,476	10.2
金属製品・機械	10,883	0.5	238,875	33.6	322,097	6.0	78,415	17.4	64,800	10.0	110,728	4.3	825,797	6.9
窯業品	24,634	1.1	0	0.0	30,120	0.6	25	0.0	3,562	0.6	8,742	0.3	67,083	0.6
化学工業品	46,918	2.1	34,021	4.8	359,562	6.7	20,629	4.6	170,964	26.5	478,424	18.6	1,110,518	9.2
紙・パルプ	175,353	7.7	21,755	3.1	209,083	3.9	33,851	7.5	39,455	6.1	460,749	17.9	940,246	7.8
繊維工業品	0	0.0	4	0.0	4,675	0.1	834	0.2	15,497	2.4	33,052	1.3	54,062	0.4
食料工業品	172,373	7.6	212,000	29.8	1,259,644	23.3	50,055	11.1	184,955	28.6	222,206	8.7	2,101,232	17.4
雑工業品	15,343	0.7	21,270	3.0	648,419	12.0	5,646	1.3	75,975	11.8	358,238	13.9	1,124,891	9.3
雑品	496,118	21.8	3,766	0.5	714,506	13.2	81,885	18.2	5,077	0.8	728,943	28.4	2,030,295	16.8
合計	2,274,393	100.0	711,840	100.0	5,400,491	100.0	449,738	100.0	645,970	100.0	2,568,549	100.0	12,050,981	100.0

種別	保管残高（月平均）													
県	青森県		岩手県		宮城県		秋田県		山形県		福島県		管内合計	
品目	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%
農水産品	182,904	63.3	61,714	50.9	163,947	27.4	130,533	74.1	87,346	44.1	162,084	23.3	788,528	37.9
金属	7,735	2.7	69	0.1	63,181	10.6	6,621	3.8	69	0.0	2,893	0.4	80,567	3.9
金属製品・機械	1,627	0.6	22,275	18.4	32,340	5.4	5,370	3.0	51,400	26.0	17,281	2.5	130,292	6.3
窯業品	3,369	1.2	0	0.0	5,490	0.9	27	0.0	368	0.2	3,568	0.5	12,822	0.6
化学工業品	13,189	4.6	9,069	7.5	61,948	10.4	3,938	2.2	18,986	9.6	121,300	17.4	228,430	11.0
紙・パルプ	12,088	4.2	6,059	5.0	24,610	4.1	3,848	2.2	9,770	4.9	49,309	7.1	105,683	5.1
繊維工業品	0	0.0	2	0.0	643	0.1	122	0.1	2,580	1.3	5,552	0.8	8,899	0.4
食料工業品	8,945	3.1	11,113	9.2	53,149	8.9	5,793	3.3	18,356	9.3	12,301	1.8	109,656	5.3
雑工業品	2,303	0.8	9,442	7.8	64,620	10.8	1,143	0.6	7,600	3.8	27,648	4.0	112,756	5.4
雑品	56,854	19.7	1,423	1.2	127,724	21.4	18,805	10.7	1,584	0.8	294,846	42.3	501,236	24.1
合計	289,014	100.0	121,165	100.0	597,653	100.0	176,199	100.0	198,059	100.0	696,782	100.0	2,078,871	100.0

28. 冷蔵倉庫の県別品目別年間入庫実績

平成２９年度

種別	入庫高													
県	青森県		岩手県		宮城県		秋田県		山形県		福島県		管内合計	
品目	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%
生鮮水産物	0	0.0	0	0.0	2	0.0	0	0.0	135	0.2	0	0.0	137	0.0
冷凍水産物	125,809	58.6	17,898	31.5	226,066	36.4	2,928	30.2	1,274	2.3	5,948	8.2	379,923	36.8
塩干水産物	6,470	3.0	1,561	2.7	7,064	1.1	1,123	11.6	1,325	2.4	342	0.5	17,885	1.7
水産加工品	2,684	1.3	1,085	1.9	17,555	2.8	1,052	10.8	512	0.9	1,601	2.2	24,489	2.4
畜産物	35,645	16.6	9,663	17.0	36,269	5.8	63	0.6	15,964	28.5	8,324	11.4	105,928	10.3
畜産加工品	14	0.0	6,832	12.0	125,917	20.3	37	0.4	5,280	9.4	5,266	7.2	143,345	13.9
農産物	27,903	13.0	358	0.6	7,245	1.2	131	1.3	7,714	13.8	4,455	6.1	47,806	4.6
農産加工品	3,395	1.6	785	1.4	6,634	1.1	170	1.8	4,215	7.5	6,987	9.6	22,186	2.2
冷凍食品	9,290	4.3	14,242	25.0	145,880	23.5	4,201	43.3	16,734	29.8	29,869	41.0	220,216	21.4
その他	3,319	1.5	4,434	7.8	48,703	7.8	1	0.0	2,922	5.2	10,126	13.9	69,505	6.7
合計	214,529	100.0	56,858	100.0	621,335	100.0	9,706	100.0	56,075	100.0	72,918	100.0	1,031,420	100.0

種別	保管残高（月平均）													
県	青森県		岩手県		宮城県		秋田県		山形県		福島県		管内合計	
品目	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%	トン数	%
生鮮水産物	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	22	0.2	28	0.2	51	0.0
冷凍水産物	37,145	62.5	8,233	58.2	66,658	65.0	559	48.5	646	6.0	1,726	13.0	114,967	57.1
塩干水産物	1,464	2.5	1,038	7.3	866	0.8	263	22.9	497	4.6	141	1.1	4,270	2.1
水産加工品	371	0.6	146	1.0	2,092	2.0	123	10.7	20	0.2	508	3.8	3,260	1.6
畜産物	8,334	14.0	1,237	8.8	4,269	4.2	61	5.3	3,193	29.8	939	7.1	18,032	9.0
畜産加工品	1	0.0	552	3.9	5,172	5.0	6	0.5	383	3.6	497	3.7	6,610	3.3
農産物	7,721	13.0	101	0.7	1,969	1.9	37	3.2	2,046	19.1	906	6.8	12,779	6.3
農産加工品	2,299	3.9	114	0.8	1,429	1.4	13	1.2	1,788	16.7	872	6.6	6,515	3.2
冷凍食品	934	1.6	2,299	16.3	16,978	16.5	90	7.8	1,371	12.8	5,112	38.5	26,782	13.3
その他	1,148	1.9	415	2.9	3,177	3.1	0	0.0	741	6.9	2,554	19.2	8,036	4.0
合計	59,417	100.0	14,134	100.0	102,610	100.0	1,151	100.0	10,707	100.0	13,282	100.0	201,301	100.0

29. 東北地方の空港の現況

〈平成31年1月現在〉

フライトスケジュール、運航時刻などについては各航空会社等にお問い合わせください。
航空会社の (株)等の表記は省略

青 森 空 港

種　　別	地 方 管 理 空 港	
設置管理者	青　　森　　県	
滑走路及びその供用開始期日	3，000m×60m　　平成17年4月14日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫 ・植物防疫 ・動物検疫	函館税関青森税関支署青森空港出張所 仙台入国管理局青森出張所 仙台検疫所青森空港出張所 横浜植物防疫所塩釜支所弘前出張所 動物検疫所仙台空港出張所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・札　幌(新千歳) ・東　京(羽田) ・名古屋(小牧) ・大　阪(伊丹)	全日空 日本航空 フジドリームエアラインズ
国際定期便	・ソウル ・中　国(天津)	大韓航空 奥凱航空

三 沢 飛 行 場

種　　別	共 用 飛 行 場	
設置管理者	米　　軍	
滑走路及びその供用開始期日	3，050m×45m	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫	函館税関八戸税関支署 仙台入国管理局青森出張所 仙台検疫所青森出張所 動物検疫所仙台空港出張所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・東　京(羽田) ・大　阪(伊丹) ・札　幌(丘珠)	日本航空
国際定期便		

花 巻 空 港

種　　別	地 方 管 理 空 港	
設置管理者	岩　　手　　県	
滑走路及びその 供用開始期日	2，500m×45m　　平成17年3月17日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫 ・動物検疫 ・植物検疫	函館税関大船渡税関支署釜石出張所 仙台入国管理局盛岡出張所 仙台検疫所 動物検疫所仙台空港出張所 横浜植物防疫所塩釜支所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・札　幌(新千歳) ・名古屋(小牧) ・大　阪(伊丹) ・福　岡	日本航空 フジドリームエアラインズ
国際定期便		

仙 台 空 港

種　　別	拠点空港(国管理空港)	
設置管理者	国 土 交 通 大 臣	
滑走路及びその 供用開始期日	(A滑走路)　1，200m×45m　　昭和46年12月1日 (B滑走路)　3，000m×45m　　平成10年3月26日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫 ・植物防疫 ・動物検疫	横浜税関仙台空港税関支署 仙台入国管理局仙台空港出張所 仙台検疫所仙台空港検疫所支所 横浜植物防疫所塩釜支所仙台空港分室 動物検疫所仙台空港出張所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・札　幌(新千歳) ・成　田 ・小　松 ・名古屋(中部) ・大　阪(伊丹) ・大　阪(関西) ・神　戸 ・出　雲 ・広　島 ・福　岡 ・沖　縄(那覇)	日本航空 全日本空輸 IBEXエアラインズ Peach スカイマーク フジドリームエアラインズ エアドゥ
国際定期便	・ソウル ・上海／北京 ・台　北	全日本空輸 アシアナ航空 Peach 中国国際航空 エバー航空 タイガーエア台湾

福 島 空 港

種　　別	地　方　管　理　空　港	
設置管理者	福　　島　　県	
滑走路及びその 供用開始期日	2，500m×60m　　平成12年7月13日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫 ・植物防疫 ・動物検疫	横浜税関小名浜税関支署福島空港出張所 仙台入国管理局郡山出張所 仙台検疫所福島空港出張所 横浜植物防疫所塩釜支所 動物検疫所仙台空港出張所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・札　幌(新千歳) ・大　阪(伊丹)	全日本空輸 IBEXエアラインズ 全日本空輸
国際定期便		

秋 田 空 港

種　　別	特 定 地 方 管 理 空 港	
設置管理者	(設置者) 国土交通大臣　(管理者) 秋　田　県	
滑走路及びその 供用開始期日	2，500m×60m　　昭和56年6月26日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫 ・植物防疫 ・動物検疫	函館税関秋田船川税関支署秋田空港出張所 仙台入国管理局秋田出張所 仙台検疫所秋田空港出張所 横浜植物防疫所新潟支所秋田出張所 動物検疫所仙台空港出張所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・札　幌(新千歳) ・東　京(羽田) ・名古屋(中部) ・大　阪(伊丹)	日本航空 全日本空輸
国際定期便		

大館能代空港

種　　別	地 方 管 理 空 港	
設置管理者	秋　　田　　県	
滑走路及びその供用開始期日	2，000m×45m　　平成10年7月18日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫	函館税関秋田船川税関支署(出張) 仙台入国管理局秋田出張所(出張) 仙台検疫所秋田船川出張所(出張)
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・東　京(羽田)	全日本空輸
国際定期便		

山 形 空 港

種　　別	特 定 地 方 管 理 空 港	
設置管理者	(設置者) 国土交通大臣　(管理者) 山 形 県	
滑走路及びその供用開始期日	2，000m×45m　　昭和56年4月1日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫 ・植物防疫 ・動物検疫	東京税関酒田税関支署山形出張所 仙台入国管理局酒田港出張所 仙台検疫所 横浜植物防疫所塩釜支所 動物検疫所仙台空港出張所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・札　幌(新千歳) ・大　阪(伊丹) ・東　京(羽田) ・名古屋(小牧)	日本航空 フジドリームエアラインズ
国際定期便		

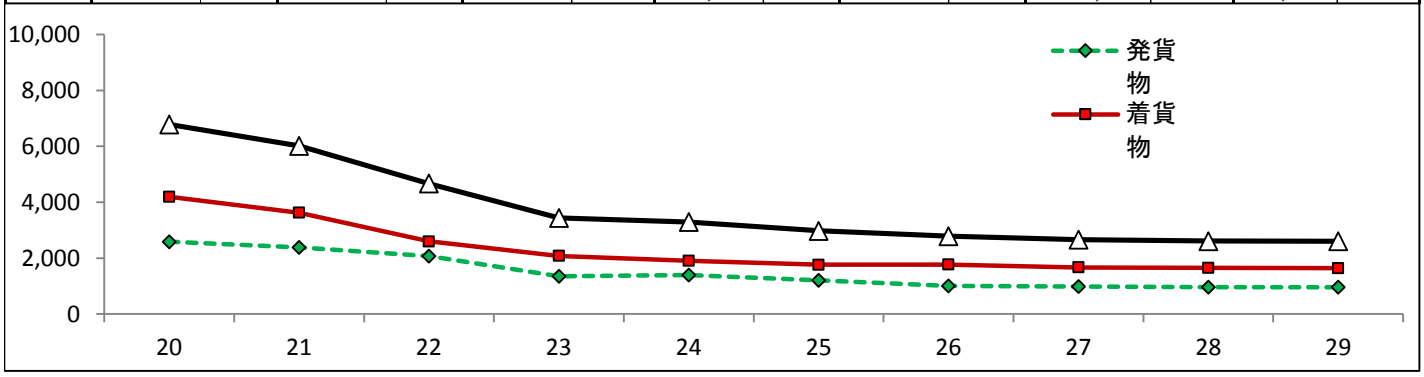
庄 内 空 港

種　　別	地 方 管 理 空 港	
設置管理者	山　　形　　県	
滑走路及びその供用開始期日	2，000m×45m　　平成3年10月1日	
CIQ体制	・税　関 ・出入国管理 ・検　疫 ・植物防疫 ・動物検疫	東京税関酒田税関支署 仙台入国管理局 仙台入国管理局酒田港出張所 仙台検疫所 横浜植物防疫所新潟支所酒田出張所 動物検疫所新潟空港出張所
運行状況等	目的地	航空会社
国内定期便	・東　京(羽田)	全日本空輸
国際定期便		

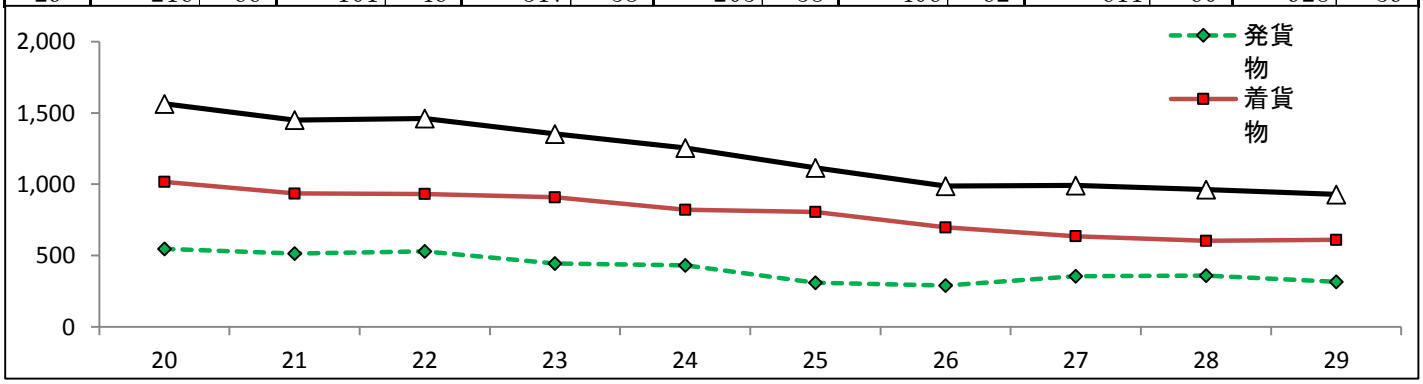
30. 国内航空貨物輸送実績の推移

単位:トン

青森空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	2,300	100	289	100	2,589	100	3,105	100	1,089	100	4,194	100	6,783	100
21	2,153	94	236	82	2,389	92	2,862	92	764	70	3,626	86	6,015	89
22	1,855	81	214	74	2,069	80	1,918	62	682	63	2,600	62	4,669	69
23	1,153	50	199	69	1,352	52	1,424	46	659	61	2,083	50	3,435	51
24	1,134	49	258	89	1,392	54	1,357	44	546	50	1,903	45	3,295	49
25	940	41	273	94	1,213	47	1,242	40	522	48	1,764	42	2,977	44
26	697	30	316	109	1,013	39	1,225	39	546	50	1,771	42	2,784	41
27	623	27	368	127	991	38	1,099	35	572	53	1,671	40	2,662	39
28	613	27	349	121	962	37	1,139	37	511	47	1,650	39	2,612	39
29	651	28	309	107	960	37	1,128	36	515	47	1,643	39	2,603	38



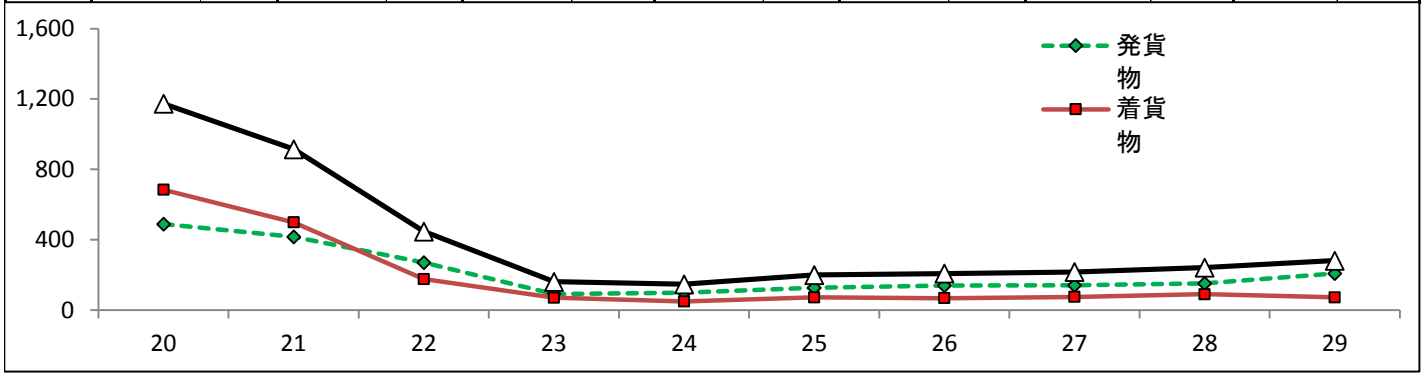
三沢空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	328	100	219	100	547	100	356	100	660	100	1,016	100	1,563	100
21	313	95	201	92	514	94	274	77	661	100	935	92	1,449	93
22	329	100	201	92	530	97	310	87	621	94	931	92	1,461	93
23	266	81	178	81	444	81	243	68	666	101	909	89	1,353	87
24	251	77	181	82	432	79	223	63	599	91	822	81	1,254	80
25	146	45	164	75	310	57	274	77	531	80	805	79	1,115	71
26	129	39	161	74	290	53	176	49	521	79	697	69	987	63
27	222	68	133	61	355	65	179	50	457	69	636	63	991	63
28	226	69	133	61	359	66	159	45	445	67	604	59	963	62
29	216	66	101	46	317	58	205	58	406	62	611	60	928	59



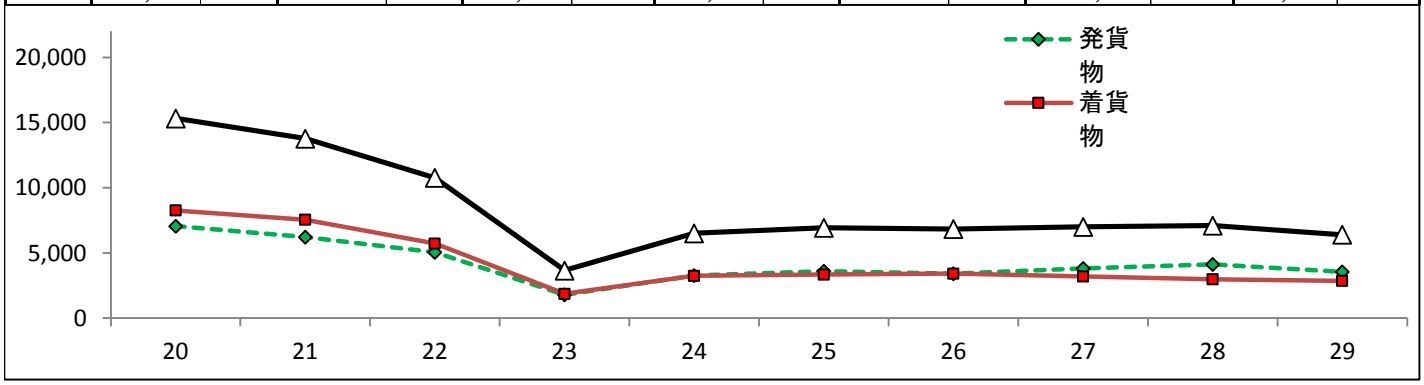
資料:国土交通省航空局

単位:トン

花巻空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	475	100	14	100	489	100	508	100	176	100	684	100	1,173	100
21	402	85	14	100	416	85	383	75	116	66	499	73	915	78
22	258	54	12	86	270	55	133	26	44	25	177	26	447	38
23	80	17	11	79	91	19	29	6	41	23	70	10	1,172	100
24	87	18	11	78	98	20	15	3	34	19	49	7	147	13
25	116	24	11	79	127	26	40	8	33	19	73	11	200	17
26	124	26	16	114	140	29	22	4	46	26	68	10	208	18
27	130	27	12	86	142	29	23	5	52	30	75	11	217	18
28	141	30	11	79	152	31	39	8	51	29	90	13	242	21
29	202	43	7	50	209	43	25	5	47	27	72	11	281	24



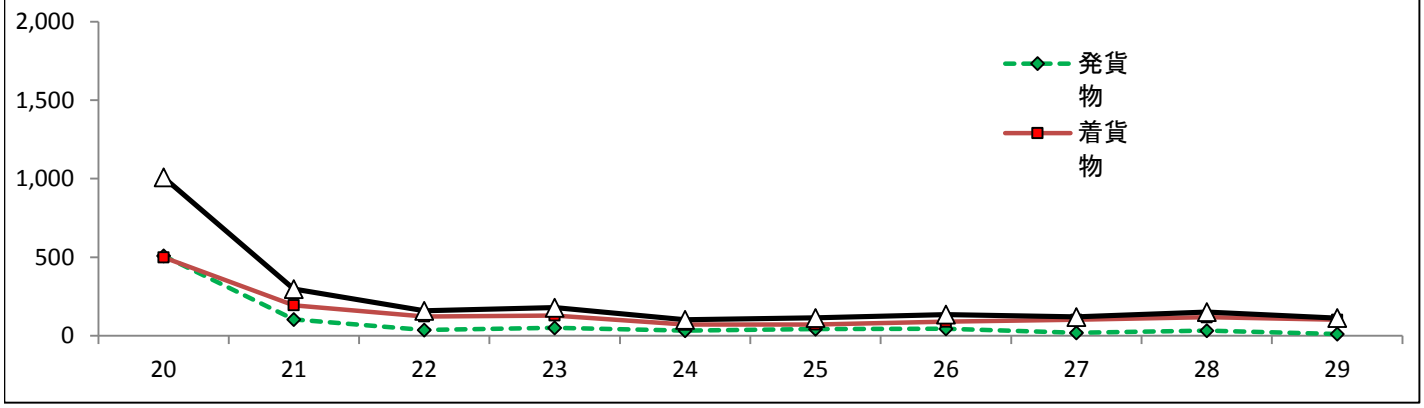
仙台空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	6,841	100	220	100	7,061	100	6,804	100	1,456	100	8,260	100	15,321	100
21	6,048	88	177	80	6,225	88	6,414	94	1,142	78	7,556	91	13,781	90
22	4,870	71	177	80	5,047	71	4,844	71	877	60	5,721	69	10,768	70
23	1,670	24	116	53	1,786	25	1,263	19	605	42	1,868	23	15,322	100
24	3,108	45	161	73	3,269	46	2,367	35	875	60	3,242	39	6,511	42
25	3,415	50	177	80	3,592	51	2,431	36	906	62	3,337	40	6,929	45
26	3,232	47	183	83	3,415	48	2,403	35	1,014	70	3,417	41	6,832	45
27	3,587	52	218	99	3,805	54	2,187	32	1,014	70	3,201	39	7,006	46
28	3,918	57	195	89	4,113	58	2,169	32	817	56	2,986	36	7,099	46
29	3,397	50	152	69	3,549	50	2,061	30	788	54	2,849	34	6,398	42



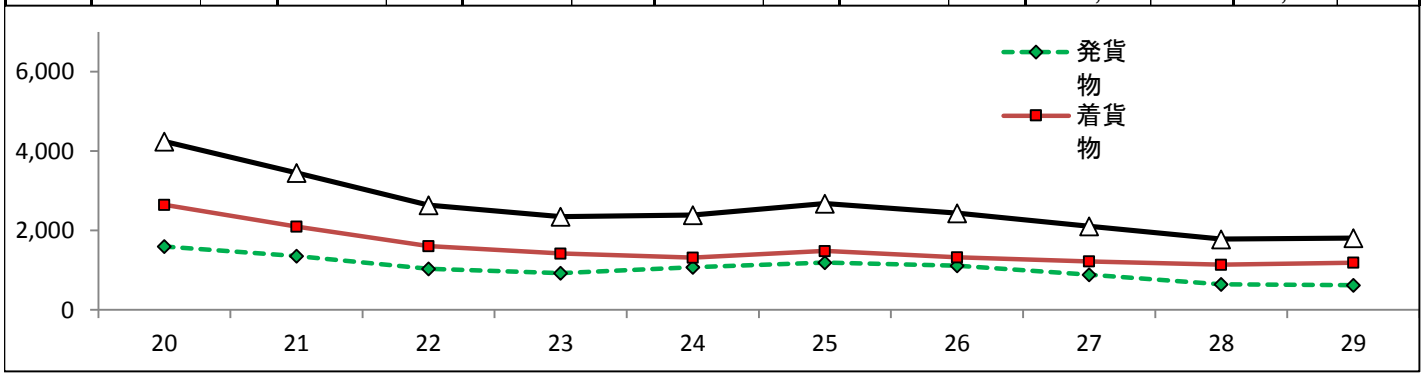
資料:国土交通省航空局

単位:トン

福島空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	489	100	20	100	509	100	301	100	199	100	500	100	1,009	100
21	100	20	4	20	104	20	133	44	61	31	194	39	298	30
22	36	7	1	5	37	7	52	17	71	36	123	25	160	16
23	47	10	4	20	51	10	12	4	117	59	129	26	180	18
24	30	6	2	12	32	6	12	4	58	29	70	14	103	10
25	39	8	3	15	42	8	11	4	61	31	72	14	114	11
26	42	9	3	15	45	9	23	8	67	34	90	18	135	13
27	18	4	0	0	18	4	30	10	72	36	102	20	120	12
28	33	7	0	0	33	6	38	13	80	40	118	24	151	15
29	11	2	0	0	11	2	19	6	83	42	102	20	113	11



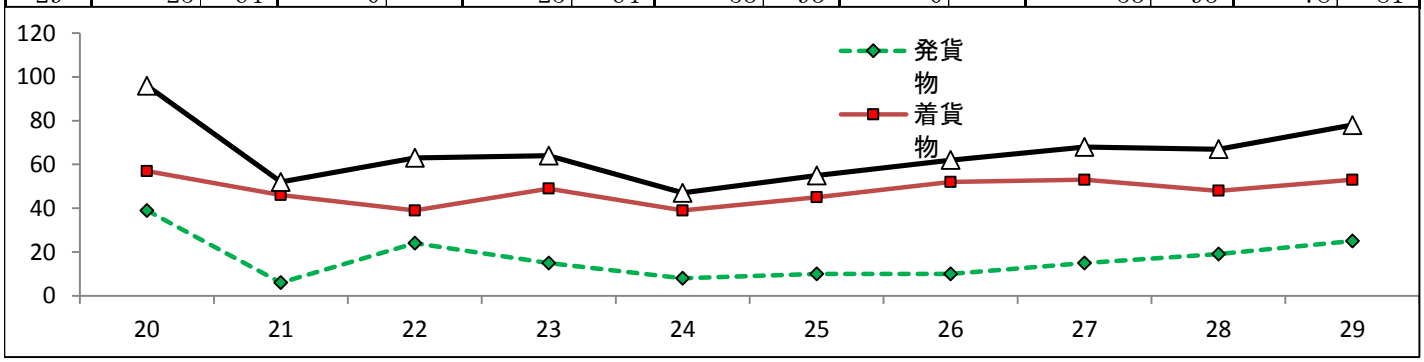
秋田空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	1,466	100	131	100	1,597	100	1,752	100	897	100	2,649	100	4,246	100
21	1,279	87	80	61	1,359	85	1,482	85	614	68	2,096	79	3,455	81
22	961	66	72	55	1,033	65	1,062	61	547	61	1,609	61	2,642	62
23	862	59	64	49	926	58	948	54	473	53	1,421	54	2,347	55
24	1,013	69	63	48	1,076	67	940	54	376	42	1,316	50	2,392	56
25	1,133	77	63	48	1,196	75	1,115	64	370	41	1,485	56	2,681	63
26	1,056	72	59	45	1,115	70	948	54	376	42	1,324	50	2,439	57
27	819	56	68	52	887	56	838	48	386	43	1,224	46	2,111	50
28	578	39	67	51	645	40	795	45	342	38	1,137	43	1,782	42
29	560	38	63	48	623	39	869	50	320	36	1,189	45	1,812	43



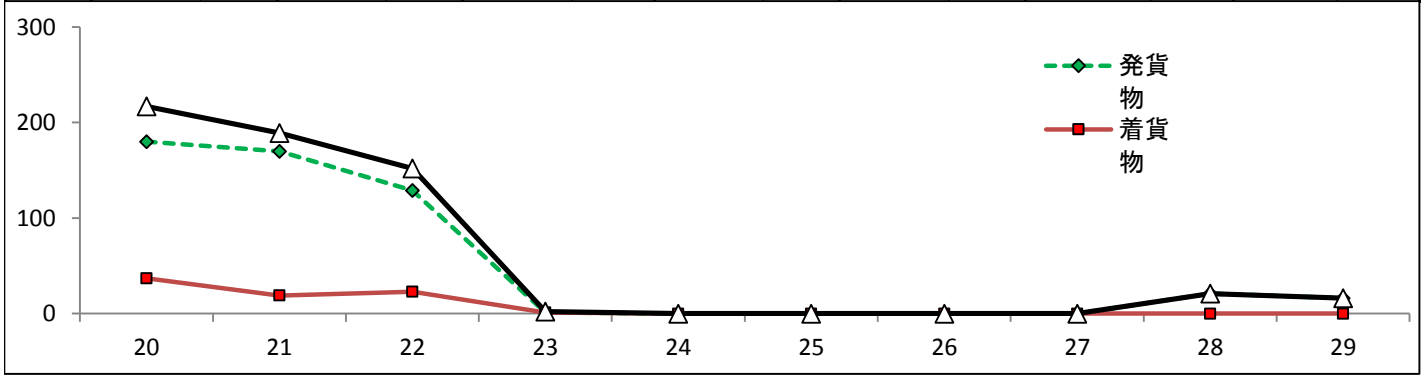
資料:国土交通省航空局

単位:トン

大館能代空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	39	100	0	−	39	100	57	100	0	−	57	100	96	100
21	6	15	0	−	6	15	46	81	0	−	46	81	52	54
22	24	62	0	−	24	62	39	68	0	−	39	68	63	66
23	15	38	0	−	15	38	49	86	0	−	49	86	64	67
24	8	21	0	−	8	21	39	68	0	−	39	68	47	49
25	10	26	0	−	10	26	45	79	0	−	45	79	55	57
26	10	26	0	−	10	26	52	91	0	−	52	91	62	65
27	15	38	0	−	15	38	53	93	0	−	53	93	68	71
28	19	49	0	−	19	49	48	84	0	−	48	84	67	70
29	25	64	0	−	25	64	53	93	0	−	53	93	78	81



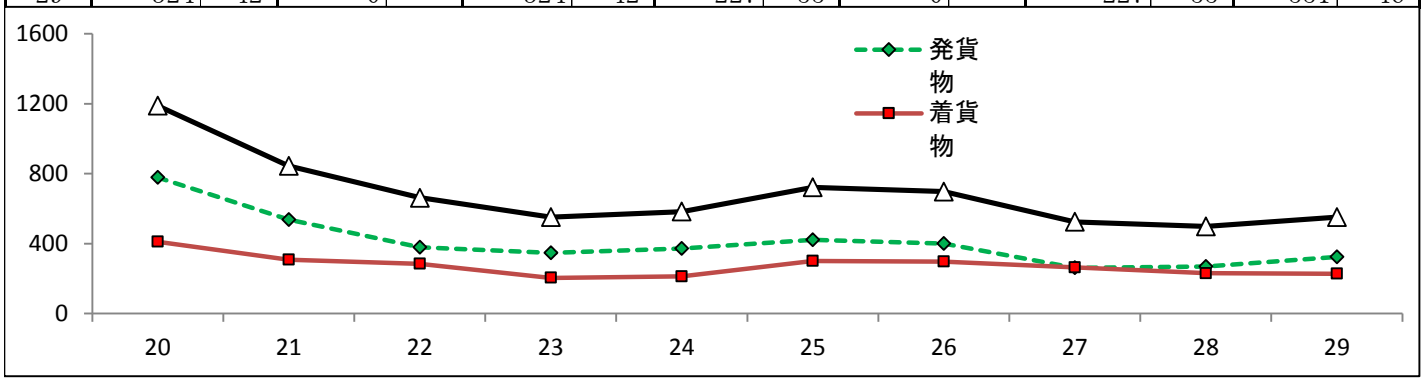
山形空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	180	100	0	−	180	100	37	100	0	−	37	100	217	100
21	170	94	0	−	170	94	19	51	0	−	19	51	189	87
22	129	72	0	−	129	72	23	62	0	−	23	62	152	70
23	1	1	0	−	1	1	1	3	0	−	1	3	2	1
24	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
25	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
26	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
27	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
28	21	12	0	−	21	12	0	0	0	−	0	0	21	10
29	16	9	0	−	16	9	0	0	0	−	0	0	16	7



資料:国土交通省航空局

単位:トン

庄内空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	778	100	0	−	778	100	411	100	0	−	411	100	1,189	100
21	536	69	0	−	536	69	308	75	0	−	308	75	844	71
22	378	49	0	−	378	49	284	69	0	−	284	69	662	56
23	347	45	0	−	347	45	204	50	0	−	204	50	551	46
24	371	48	0	−	371	48	212	52	0	−	212	52	583	49
25	421	54	0	−	421	54	300	73	0	−	300	73	721	61
26	400	51	0	−	400	51	297	72	0	−	297	72	697	59
27	261	34	0	−	261	34	263	64	0	−	263	64	524	44
28	268	34	0	−	268	34	230	56	0	−	230	56	498	42
29	324	42	0	−	324	42	227	55	0	−	227	55	551	46

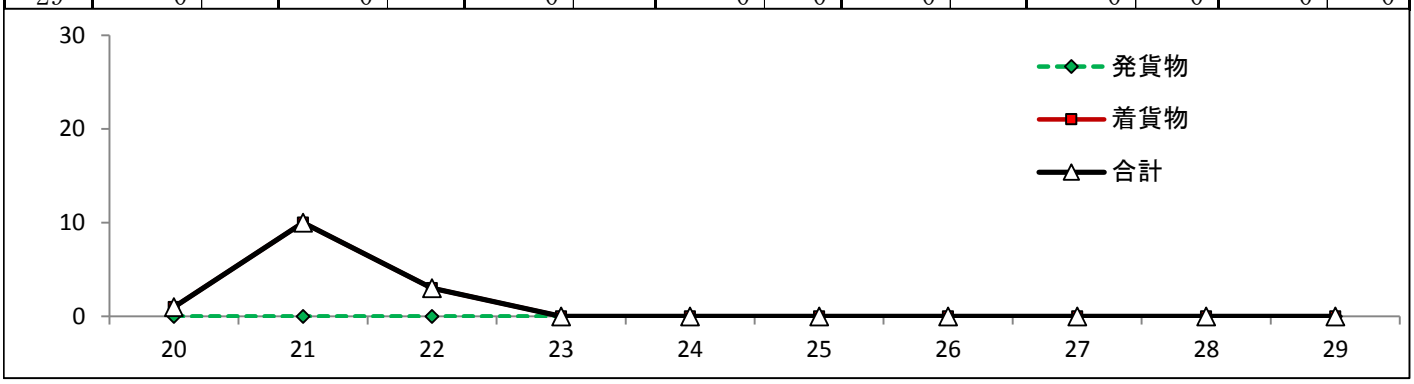


資料:国土交通省航空局

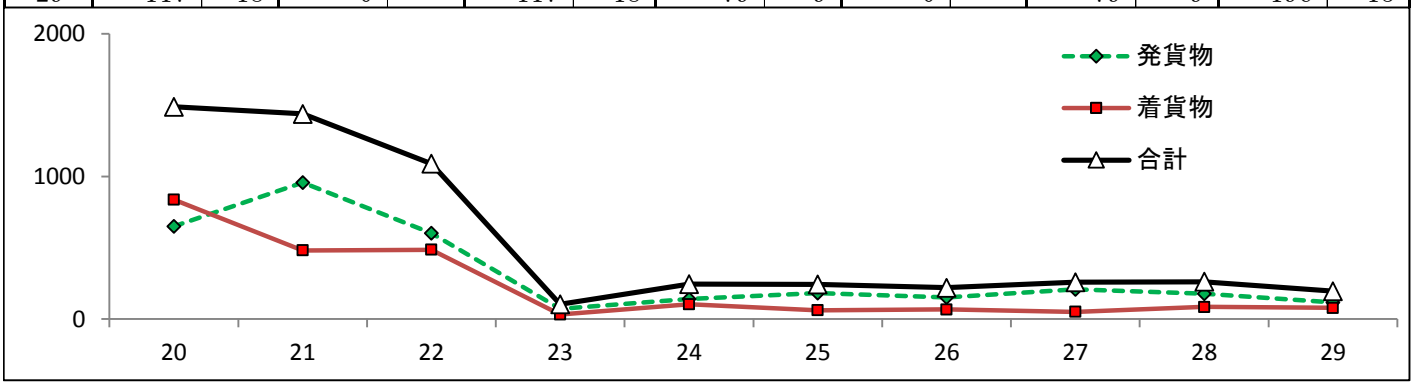
31. 国際航空貨物輸送実績の推移

単位:トン

青森空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	0	100	0	−	0	100	1	100	0	−	1	100	1	100
21	0	−	0	−	0	−	10	1000	0	−	10	1000	10	1000
22	0	−	0	−	0	−	3	300	0	−	3	300	3	300
23	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
24	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
25	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
26	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
27	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
28	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
29	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0



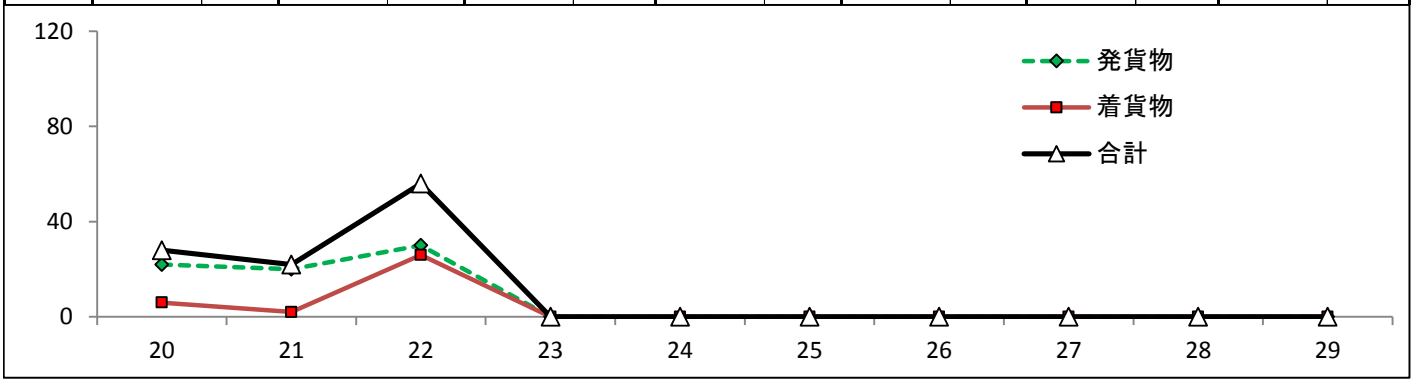
仙台空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	651	100	0	−	651	100	837	100	0	−	837	100	1,488	100
21	957	147	0	−	957	147	482	58	0	−	482	58	1,439	97
22	603	93	0	−	603	93	486	58	0	−	486	58	1,089	73
23	72	11	0	−	72	11	32	4	0	−	32	4	104	7
24	140	22	0	−	140	22	105	13	0	−	105	13	245	16
25	182	28	0	−	182	28	62	7	0	−	62	7	244	16
26	153	24	0	−	153	24	67	8	0	−	67	8	220	15
27	208	32	0	−	208	32	51	6	0	−	51	6	259	17
28	177	27	0	−	177	27	85	10	0	−	85	10	262	18
29	117	18	0	−	117	18	79	9	0	−	79	9	196	13



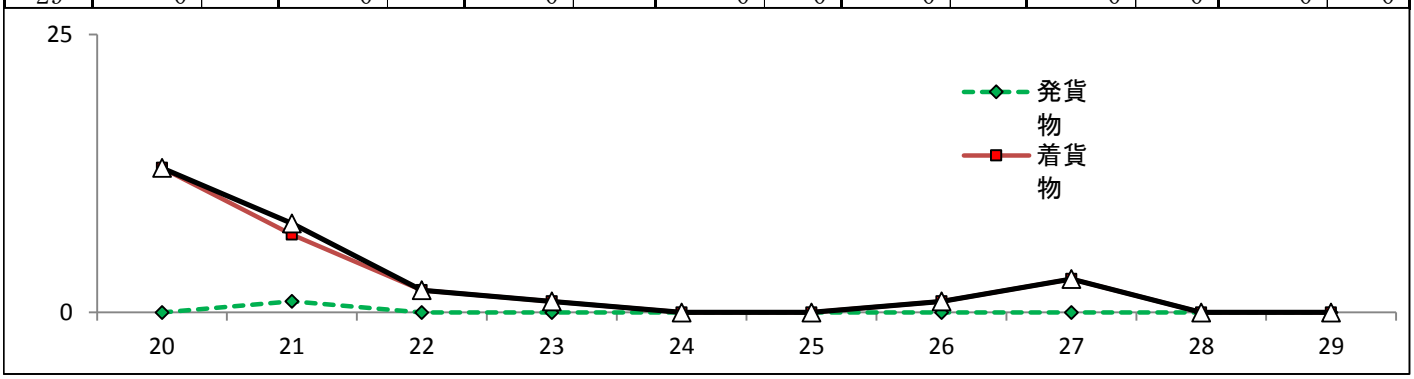
資料:国土交通省航空局

単位:トン

福島空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	22	100	0	−	22	100	6	100	0	−	6	100	28	100
21	20	91	0	−	20	91	2	33	0	−	2	33	22	79
22	30	136	0	−	30	136	26	433	0	−	26	433	56	200
23	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
24	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
25	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
26	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
27	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
28	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0
29	0	0	0	−	0	0	0	0	0	−	0	0	0	0



秋田空港														
区分	発貨物						着貨物						合計	
	貨物		郵便物		計		貨物		郵便物		計			
年度		指数		指数		指数		指数		指数		指数		指数
20	0	−	0	−	0	−	13	100	0	−	13	100	13	100
21	1	−	0	−	1	−	7	54	0	−	7	54	8	62
22	0	−	0	−	0	−	2	15	0	−	2	15	2	15
23	0	−	0	−	0	−	1	8	0	−	1	8	1	8
24	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
25	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
26	0	−	0	−	0	−	1	8	0	−	1	8	1	8
27	0	−	0	−	0	−	3	23	0	−	3	23	3	23
28	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0
29	0	−	0	−	0	−	0	0	0	−	0	0	0	0



資料:国土交通省航空局

1. 東北の主要経済指標

項　　目	基　準	単位	青　森	岩　手	宮　城	秋　田	山　形	福　島	東　北	全国比(%)	全　国	資料
総　面　積	H29.10.1	km²	9,646	15,275	7,282	11,638	9,323	13,784	66,947	17.7	377,974	①
耕地面積	H29.7.15	ha	151,500	150,500	127,800	148,200	118,400	141,700	838,100	18.7	4,471,000	②
人　　口	H30.1.1	千人	1,309	1,264	2,312	1,015	1,107	1,920	8,927	7.0	127,707	③
産業別就業人口	H29.10.1	千人	649	655	1,207	500	580	971	4,562	6.9	66,213	④
第一次産業			76	64	46	38	48	59	331	13.5	2,457	
第二次産業			133	168	276	126	161	293	1,157	7.3	15,767	
第三次産業			440	423	886	336	371	619	3,075	7.0	43,794	
産業別県内総生産	H27年度	億円	45,590	46,818	94,926	33,752	39,344	77,764	338,914	6.2	5,430,419	⑤
第一次産業			2,053	1,612	1248	948	1,365	1075	8,301	15.2	54,506	
第二次産業			10,811	13,682	26,547	7,387	11,115	26,492	96,034	6.5	1,477,482	
第三次産業			32,726	31,524	67,132	25,417	26,864	50,197	233,860	6.0	3,899,432	
一人当り県民所得		千円	2,462	2,760	2,987	2,420	2,677	2,941	2,708	84.9	3,190	
製造品出荷額等	H28年	億円	18,041	23,154	40,802	12,000	26,600	48,068	168,665	5.6	2,999,173	⑥
卸売業販売額	H27.6末	億円	18,010	17,761	76,829	10,659	12,185	23,904	159,348	4.4	3,649,094	⑦
小売業販売額	H27.6末	億円	12,752	14,558	24,120	10,938	11,841	19,856	94,065	7.4	1,278,949	
大型小売店販売額	H29年	億円	1,693	1,319	4,101	1,177	1,507	2,508	12,305	6.3	196,025	⑧
高速自動車国道	H29.4末	km	100	299.2	179.2	203.2	162.7	395	1,339.00	15.2	8795.2	⑨
自動車 保有台数	H30.7.31	台	1,012,625	1,036,562	1,708,251	818,826	939,414	1,664,475	7,180,153	8.8	81,951,435	
貨物車		台	216,073	229,285	300,397	175,038	189,313	333,131	1,443,237	10.0	14,435,113	
空　港　数	H30.4.1	港	2	1	1	2	2	1	9	9.3	97	
重要港湾数	H30.4.1	港	3	4	1	3	1	2	14	11.2	125	
(うち国際拠点/戦略港湾数)			0	0	1	0	0	0	1	4.3	23	

資料(データ元)　① 全国都道府県市区町村別面積調　② 平成29年耕地面積　③ 住民基本台帳人口要覧　④ 平成29年就業構造基本調査(5年毎)

⑤ 県民経済計算年報　⑥ 工業統計調査　⑦ 商業統計調査　⑧ 商業動態統計年報　⑨ 国土交通省

(注)1. 産業別就業人口は「分類不能産業人口」も含むため、第一次～第三次産業人口の合計と一致しない

2. 産業別県内総生産額は、「控除額」等の関係で第一次～第三次産業の合計額とは一致しない　3. 一人当り県民所得の東北及び全国の額はそれぞれの平均値

２．一般トラックターミナルの現況

（平成３０年３月末現在）

県　名	事　業　者　名	名　　称	所　在　地	使用バース数／設置バース数	発着回数（平成２９年度）	
					発	着
岩　手	岩手トラックターミナル㈱	岩手トラックターミナル	紫波郡矢巾町	５０／８４	１２,３７２	９,２２５
宮　城	㈱仙台トラックターミナル	仙台トラックターミナル	仙台市宮城野区	５０／８０	１３,２１４	１１,８０８
	東北高速道路ターミナル㈱	仙台南トラックターミナル	名　取　市	１６／２０	５,１４５	２３,５０２
福　島	東北高速道路ターミナル㈱	郡山トラックターミナル	郡　山　市	４５／４５	３９,０６１	４３,３５９

＊　青森、秋田、山形に施設はない。

３．中　小　企　業　施　策

（１）全国中小企業団体中央会及び東北の中小企業団体中央会

①　全国中小企業団体中央会（URL：http://www.chuokai.or.jp/）
〒１０４－００３３
東京都中央区新川１－２６－１９　全中・全味ビル
ＴＥＬ　０３－３５２３－４９０１
ＦＡＸ　０３－３５２３－４９０９

②　東北の中小企業団体中央会

青森県中小企業団体中央会
〒０３０－０８０２
青森市本町２－９－１７　青森県中小企業会館
ＴＥＬ　０１７－７７７－２３２５
ＦＡＸ　０１７－７７３－５５８２

岩手県中小企業団体中央会
〒０２０－０８７８
盛岡市肴町４－５　岩手酒類卸（株）ビル２階
ＴＥＬ　０１９－６２４－１３６３
ＦＡＸ　０１９－６２４－１２６６

宮城県中小企業団体中央会
〒９８０－００１１
仙台市青葉区上杉１－１４－２　宮城県商工振興センター
ＴＥＬ　０２２－２２２－５５６０
ＦＡＸ　０２２－２２２－５５５７

秋田県中小企業団体中央会
〒０１０－０９２３
秋田市旭北錦町１－４７　秋田県商工会館
ＴＥＬ　０１８－８６３－８７０１
ＦＡＸ　０１８－８６５－１００９

山形県中小企業団体中央会
〒９９０－８５８０
山形市城南町１－１－１　霞城セントラル
ＴＥＬ　０２３－６４７－０３６０
ＦＡＸ　０２３－６４７－０３６２

福島県中小企業団体中央会
〒９６０－８０５３
福島市三河南町１－２０　コラッセふくしま
ＴＥＬ　０２４－５３６－１２６１
ＦＡＸ　０２４－５３６－１２１７

（２）中小企業施策の体系図

経営支援

- 新たな事業活動支援
  - 農商工等連携に対する支援
  - 地域資源を活用した取組に対する支援 等
- 創業・ベンチャー支援
  - 中小企業新事業活動促進法による総合的支援
  - 創業・ベンチャー支援
- 経営革新の支援
  - 経営革新の支援
  - その他の関連諸施設
- 経営力強化
  支援法に基づく支援
  - 支援事業の担い手の多様化・活性化
- 海外展開支援
  - 海外進出の円滑化
  - 国際取引（輸出入）の円滑化
- 技術革新・IT 化支援
  - 技術面の支援
  - IT 化の支援 等
- 中小企業の再生支援
  - 「産業競争力強化法」に基づく再生支援
  - 中小企業の再生資金の円滑化 等
- 雇用・人材支援
  - 労働対策
  - 人材育成 等
- 取引・官公需支援、事業分野の調整
  - 取引の適正化
  - 消費税転嫁対策 等
- 経営安定支援
  - 経営安定対策
  - 災害対策
- 小規模企業支援
  - 小規模企業振興基本法に基づく支援
  - 商工会・商工会議所等を通じた支援 等
- 連携・共同化の推進
  - 中小企業連携組織対策
  - 高度化事業 等
- エネルギー・環境対策
  - 設備導入支援 等

金融支援

- 資金供給の円滑化・多様化
  - 政策金融、信用補完
- 自己資本の充実
  - 中小企業投資育成株式会社
  - 投資事業有限責任組合
- 経営者保証の負担軽減
  - 「経営者保証に関するガイドライン」の利用促進

財務支援

- 関連税制等
  - 一般的措置、個別の法律に基づく措置法

商業・物流支援

- 商業・物流サポート
  - 中小商業の振興、中心市街地の活性化

相談、情報提供

- 相談、情報提供 等

その他の施策

- 人権啓発、地域産業支援、業種別対策 等

4. 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律関連

Ⅰ．流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律概要

（平成 17 年 10 月 1 日施行）

１．趣旨

流通業務の総合的かつ効率的な実施が我が国の国際競争力の強化及び環境負荷の低減に資することに鑑み、高速自動車国道、港湾等の社会資本の近傍に立地する流通業務施設を利用して行う流通業務総合効率化事業について、倉庫業の登録等に係る申請手続の免除、中小企業信用保険の付保限度額の同額別枠化、食品流通構造改善促進機構による債務保証等所要の措置を講ずる。

２．概要

（１）基本方針の策定

主務大臣は、高速自動車国道、港湾等の近傍に立地する等の要件を満たす流通業務施設（特定流通業務施設）を中核として、輸送、保管等の一体的な実施により流通業務の総合化を図るとともに、輸送網の集約、配送の共同化等による流通業務の効率化を図る事業であって、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するもの（流通業務総合効率化事業）の実施に関し、基本的な方針を定める。

（２）総合効率化計画の認定

流通業務総合効率化事業を実施しようとする者は、流通業務総合効率化事業についての計画（総合効率化計画）を作成し、これを主務大臣に提出して、その総合効率化計画が基本方針等に照らして適当である旨の認定を受けることができる。

（３）流通業務総合効率化事業促進のための措置

① 物資関係事業に係る許可等の特例

倉庫業、貨物利用運送事業、貨物自動車運送事業などの登録等に関しては、総合効率化計画の認定を受けた事業者には登録等の届出をしたものとする。

② 港湾法の特例

総合効率化計画の実施に必要な特定流通業務施設の整備に係る港湾管理者への届出については、港湾管理者が指定する港湾流通拠点地区においては、総合効率化計画の認定をもって当該届出をしたものとする。

③ 流通業務施設整備等に係る資金調達の支援の特例

認定を受けた総合効率化計画（認定総合効率化計画）に沿って中小企業者が実施する流通業務総合効率化事業に必要な資金の調達等について、中小企業信用保険の拡充を通じた中小企業者による資金調達の円滑化など。また、食品事業者等が実施する流通業務総合効率化事業に対して、食品流通構造改善促進法の特例による食品生産事業者等への債務保証等を内容とした支援を実施する。

④ 土地利用規制（都市計画法、工場立地法等）適用上の配慮

特定流通業務施設の整備が円滑に行われるよう、国の行政機関の長又は都道府県知事は都市計画法等の規定による処分及び工場立地法に規定する事務の実施に関して配慮する。

Ⅱ．流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律概要

（平成 28 年法律第 36 号：H28.10.1 施行）

１．支援対象事業

本法律における支援の対象事業は流通業務総合効率化事業である。

流通業務総合効率化事業とは「二以上の者が連携して、輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことにより流通業務の総合化を図るとともに、輸送網の集約、効率性の高い輸送手段の選択、配送の合理化その他の輸送の合理化を行うことによる流通業務の効率化を図る事業（当該事業の用に供する特定流通業務施設の整備を行う業務を含む）であって、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するとともに、流通業務の省力化を伴うもの」である。

ここでいう特定流通業務施設とは、「トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋であって、高速自動車国道、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、物資の搬入及び搬出の円滑化を図るための情報処理システムその他の輸送の合理化を図るための設備並びに流通加工の用に供する設備を有するもの」である。

２．基本方針の策定

主務大臣は、流通業務の総合化・効率化に関する基本的なビジョンを基本方針として定め、これを公表することとしている。この基本方針には、本法の支援事業である流通業務総合効率化事業について、備えるべき効率化等の内容や実施方法といった事項が盛り込まれ、事業者が計画を作成するに当たってのガイドラインとしての役割を果たすものとなる。

３．総合効率化計画の作成

流通業務総合効率化事業を実施しようとする者は、総合効率化計画を主務大臣に提出し、その内容が適当である旨の認定を受けることができる。この計画には、当該事業の目標のほか、物流拠点の集約化や輸配送の共同化、モーダルシフトの実施といった物流の総合化・効率化の内容、実施時期、必要な資金の額と調達方法等の事項を記載する必要があり、その他必要に応じて特定流通業務施設の整備の内容等を記載することとなる。

４．総合効率化計画の認定

総合効率化計画の提出を受けた主務大臣は、当該計画が、基本方針に適合していること、事業の遂行が確実であると認められること、特定流通業務施設を整備する場合にはその立地、規模、構造及び設備が省令で定める基準に適合すること等の要件を満たす場合には、これを認定することとなる。また、総合効率化計画に従って行われる事業の中に、倉庫業、貨物利用運送事業及び貨物自動車運送事業等が含まれる場合には、これらの事業についての事業許可基準などを満たしていることも併せて確認する。

すなわち、認定に当たっては､総合効率化計画が第１に基本方針や施設の基準に適合するなど政策的に誘導すべき基準を満たしていることと、第２に事業許可などの基準を満たしていることの２つの側面から審査が行われることとなる。

５．認定事業に対する支援

本法では､総合効率化計画の認定を受けた事業者に対して､次の支援措置を講ずることとしている。

(1)事業許認可等の一括取得

流通業務総合効率化事業として倉庫業や貨物自動車運送事業等を一体的に行う場合には、その事業を開始するに当たり各事業法における手続き（営業許可の取得や事業計画の変更認可など）が必要になる。

これらの手続きは本来各事業法に則って個別に行うものであるが、複数の物流関係事業を営もうとする者がこれらの手続きを効率化計画の認定の申請とは別に行うのは、当該申請内容が効率化計

画の内容と重複することもあり、煩雑である。

このため、総合効率化計画の実施に必要な第一種貨物利用運送事業の登録、第二種貨物利用運送の事業の許可、一般貨物自動車運送事業の許可、一般旅客定期航路事業の許可、鉄道事業の許可、軌道事業の特許、トラックターミナル事業の許可、倉庫事業の登録といった許認可等については、総合効率化計画の認定をもってこれらを受けたものとみなすこととする。

本法における物流関係事業法の許認可等についての特例は、重複する手続きを一括化することにより事業者の負担を軽減し、流通業務の一体的実施を支援することを目的としたものである。

(2)特定流通業務施設整備に対する支援

流通業務総合効率化事業を実施する際には、社会資本と連携した物流拠点施設を整備することもでき、本法では次の支援措置を用意している。

① 物流拠点施設（特定流通業務施設）に関する税制特例（税法で規定）

２００４年度末の「税制改正大綱」において、倉庫用建物に対する税制が本法と連動して重点化され、本法で認定された総合効率化計画に係る倉庫用建物について、割増償却（10 %割増）及び固定資産税の課税標準の特例（当初５年間１/２）が受けられることとなった。

② 立地規制に関する配慮

特定流通業務施設が市街化調整区域に立地する場合、当該施設の整備に当たっては都市計画法に基づく開発許可が必要となるが、認定を受けた総合効率化計画に係る特定流通業務施設については、その整備が円滑に行われるよう許可処分に当たって配慮がなされることとなっている。

(3)中小企業者等に対する支援措置

流通業務総合効率化事業の実施には多額の資金が必要であり、中小企業者など資金力・信用力が比較的小さい事業者にとっては、流通業務総合効率化事業を実施することが困難となることも想定される。このため、本法では中小企業者に対する資金面での支援措置として次の特例を用意している。

① 中小企業信用保険法及び中小企業投資育成株式会社法の特例

認定を受けた総合効率化計画に従って中小企業者が実施する流通業務総合効率化事業に必要な資金の調達に関して、信用保険の付保限度額の同額別枠化、保険料率の引き下げ等を行うほか、中小企業育成株式会社による投資の対象となる株式会社の資本金要件を緩和する。

② 食品流通構造改善促進法の特例

認定を受けた総合効率化計画に従って食品生産業者等が実施する流通業務総合効率化事業に対し、食品流通構造改善促進機構が借入金の債務保証、特定流通業務施設の受託整備等を行うこととする。

(4)その他

上記の支援措置の他、流通業務総合効率化事業の認定を受けることによる補助等の予算措置や、独立行政法人中小企業基盤整備機構による高度化融資等を受けることも可能。

5．総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）の概要

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。

物流の生産性向上

＜革命的に変化する＞

[5]新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”
＋
物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

(1) IoT、BD、AI 等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
気象データのAI解析による需要予測の製・配・販での共有、RFIDの活用によるサプライチェーン全体の最適化と在庫日数や輸送コストの削減　等

(2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
世界に先駆けた自動運転の社会実装。特に、後続車無人の隊列走行については、社会実装を目指し、必要な技術開発、社会的受容性や事業面を検討

(3) ドローンの活用
荷物配送を本格化させるための取組を実施

(4)物流施設の自動化・機械化
ロボット機器の導入を通じて、庫内作業の省人化、現場作業の負担軽減

(5) 船舶のIoT化・自動運航船
IoT等の活用による陸上からのリアルタイムでの船舶の機器監視 等

＜繋がる＞

[1]サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革　～競争から共創へ～

(1) 連携・協働による物流の効率化
①事業者間の連携による物流量変動（ムラ）の緩和、②荷物情報をあらかじめ受け取ることによる荷受け作業の効率化等、③共同物流による積載率の向上・モーダルシフト

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
①事業者間のデータの標準化等、②パレット使用の標準化、③RFID利用の拡大

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化
①越境通行の促進、NACCSの海外での活用等、②我が国物流システムの国際標準化、③農水産品の物流効率化・輸出促進に資する物流面での取組　等

＜見える＞

[2]物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

(1) サービスと対価との関係の明確化
コストの「見える化」：運送（運賃）と運送以外（料金）の区分の推進　等

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める
契約の書面化、多重下請構造の是正を通じた取引の透明化　等

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換
①トラック予約受付システム等の活用による荷待ち時間の短縮、②宅配便の再配達の削減、③中継輸送方式の導入等による働きやすい環境整備　等

＜支える＞

[3]ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

(1) モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上
空港、港湾等と高速道路のアクセス強化、高速道路と物流施設の直結の促進等

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
①道路輸送の機能強化（ピンポイント渋滞対策の強化、人・物の平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築等）②海上輸送の機能強化（国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備、AIの活用によるコンテナターミナル運営の生産性向上等）　等

(3) 物流施設の機能強化
物効法の枠組みを活用した効果的な立地への物流施設の誘導 等

(4) 物流を考慮した地域づくり
①地域における荷さばきルールの策定促進等、②自動運転サービスを含む、道の駅等の小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築

＜備える＞

[4]災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える
①災害に強い物流システムの構築（ラストマイルも含めた支援物資輸送の実現、コンビニ等の流通チャネルを活用した物資の供給等）、②インフラの機能確保等のための老朽化対策（予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施等）、③セキュリティ対応等（海賊対策、マ・シ海峡等の船舶交通安全対策）、④大規模イベント時等における対応

(2) 地球環境問題に備える
①省エネ法の活用によるサプライチェーン全体における環境負荷低減、②船舶に係るSOx規制強化に対応するためのLNGバンカリング拠点の整備等　等

＜育てる＞

[6]人材の確保・育成
＋
物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
①国内の物流現場の多様な人材の確保に資する働き方改革等の実施、②我が国企業の海外展開に資するよう現地人材の育成、③高度化する物流システム・マネジメントを設計・管理する人材の育成

(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動
国民が、物流の一利用者として適切な選択が可能となるよう、物流の社会的な役割、物流の抱える課題等について理解を深めるための啓発活動 等

民　間 ＋ 各省庁等の連携による施策の推進

総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）について

（平成２９年７月２８日
閣　議　決　定）

総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）を別紙のとおり定める。

別紙

総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）

目　　次

Ⅰ．総合物流施策大綱策定の意義
（１）物流が果たす社会インフラとしての役割.....1
（２）５次にわたる総合物流施策大綱について.....1
（３）物流を取り巻く社会構造の変化、ライフスタイルの変化等.....1
（４）輸送ニーズに対応できない事態の発生、人口減少社会への対応等、
従来と異なる状況に入りつつある物流.....2
（５）今後の社会構造やニーズの変化に対応できる物流.....2
（６）「強い物流」の実現.....3
（７）関係者間の連携の必要性と大綱の果たす役割.....3

Ⅱ．現状と課題
（１）社会構造の変化と物流に要求される機能の変化.....4
（２）ASEAN 等のアジア諸国との関係の深化.....5
（３）商慣習改革と働きやすい環境づくり.....6
（４）ハードインフラの整備の進展とストック効果の最大化等 7
（５）安定的な輸送機能等（「ソフトインフラ」）の確保（各輸送モード等の強化
と連携の強化）.....8
（６）震災等の自然災害への対応.....9
（７）セキュリティ等への対応.....10
（８）地球環境問題への対応.....11
（９）IoT、BD、AI 等の新技術の登場.....12
(10)物流を担う人材の確保・育成、物流の社会的役割等に対する認知度の向上.12

Ⅲ．今後の物流施策の方向性と取組
１．サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い
付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～.....14
（１）連携・協働による物流の効率化.....15
（２）連携・協働を円滑化するための環境整備（スマートサプライチェーンの
構築に資する環境整備）.....16
（３）アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化..17

２.物流の透明化･効率化とそれを通じた働き方改革の実現(＝見える).....18
（１）サービスと対価との関係の明確化を図る.....18
（２）透明性を高めるための環境整備を進める.....18
（３）付加価値を生む業務への集中･誰もが活躍できる物流への転換.....19

３．ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現
（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～.....19
（１）モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上.....20
（２）道路・海上・航空・鉄道の機能強化.....20
（３）物流施設の機能強化.....23
（４）物流を考慮した地域づくり.....23

４．災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築
（＝備える）.....24
（１）災害等のリスクに備える.....24
（２）地球環境問題に備える.....28

５．新技術（IoT、BD、AI 等）の活用による“物流革命”
（＝革命的に変化する）.....30
（１）IoT、BD、AI 等の活用によるサプライチェーン全体の最適化.....30
（２）隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化.....31
（３）ドローンの物流への導入による空の産業革命.....31
（４）物流施設での革新的な生産性向上と省力化.....32
（５）船舶の IoT 化・自動運航船.....32

６．人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等
（＝育てる）.....32
（１）物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等.....33
（２）物流に対する理解を深めるための啓発活動.....34

Ⅳ．今後の推進体制.....35

Ⅰ．総合物流施策大綱策定の意義

（1） 物流が果たす社会インフラとしての役割

我が国の生産活動と国民生活は、膨大な量の物資が、必要な場所に必要とされるタイミングで輸送されることで維持されている。例えば、海外から原油が輸送されることで、車が動き、電力が供給され、製品の製造が可能となっており、また、流通加工を行う物流施設と配送網が一体的に機能することで、カット野菜のような加工された生鮮食料品を街なかで購入することが可能となっている。

物流は、一般消費者からは見えにくい活動であるが、産業基幹物資から、機械製品、建設資材、衣類、医薬品、生鮮食料品、日用品、廃棄物などに至るまで、様々な物資が、道路、海上、航空、鉄道を通じ、また、各地の物流施設等での保管や流通加工のプロセスを経て、日々、届けられている。

このように、物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現や地方創生を支える社会インフラとなっており、決して途切れさせてはならない。

この物流の「社会インフラ」としての機能は、①輸送機能等（輸送機能、保管機能、流通加工機能等）がいわば「ソフトインフラ」ともいうべき役割を担い、②道路・港湾等の施設等の「ハードインフラ」がそれを支えることによって形成されており、双方が一体となってその機能が発揮されている。

（2） ５次にわたる総合物流施策大綱について

これまで、政府において５次にわたり総合物流施策大綱（以下「大綱」という。）を策定し、様々な施策を推進してきた。現行の大綱においては、グローバル・サプライチェーンの深化に対応した「国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現」を目指して、我が国物流システムのアジアへの展開、立地競争力強化に向けたハードインフラの整備活用、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号。以下「物流総合効率化法」という。）の改正等に基づく荷主、物流事業者等の連携による物流効率化等を進め、一定の成果を上げてきた。

（3）物流を取り巻く社会構造の変化、ライフスタイルの変化等

2011 年を境に我が国の人口は減少に転じており、今後更なる少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少が見込まれる。既にトラックドライバーの高齢化や労働力不足が深刻化しているが、今後、現場を支える労働力に更に影響が生じるおそれがあり、また、過疎地等の需要が少ない地域では、荷量の減少により地域

への配送や地域内の配送に支障が生じる可能性がある。

また、通信販売の利用が一般的となり宅配便取扱量が急増するなど消費者のライフスタイルは大きく変化しており、物流に対するニーズも大きく変わってきている。将来この傾向はさらに進むことが予想され、それに伴って、輸送の小口化・多頻度化による輸送効率の低下が懸念される。

さらに、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模自然災害の高いリスクへの迅速な対応や、今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラへの対応が喫緊の課題となっている。

一方、海外に目を転じると、ASEAN 等のアジア諸国において高い経済成長が続いており、アジア諸国において生産活動のみならず物流面で我が国が寄与するとともに、その成長を我が国に取り込むことの重要性が高まっている。

（４）輸送ニーズに対応できない事態の発生、人口減少社会への対応等、従来と異なる状況に入りつつある物流

通信販売の伸びに伴い宅配便取扱数が急増している中、年末のピーク期に遅配が発生するなど、企業間輸送も含めて特定期間に需要が集中する場合に輸送ニーズに対応できないような、これまでに見られなかった状況が生じている。また、時間的な制約が厳しくなる一方で、時間指定、代金収受、届け先での附帯作業などの物流に附帯するサービスの範囲は拡大している。今後、更に物流に対するニーズが変化し、複雑化することが予想される中、現状のままでは、ニーズに的確に対応できなくなるのではないかとの観点から、物流危機の懸念も持たれる状況となっている。

（５）今後の社会構造やニーズの変化に対応できる物流

我が国の通信販売の利用率は、欧米と比較すると低く、今後、利用率が上がり個人向け輸送ニーズが増加した場合には、ピーク時等の対応が更に困難となるおそれがある。また、今後、高齢者等の買い物ニーズへの効果的な対応について検討する必要が生じる可能性がある。さらに、大規模なイベントの開催時や高度な温度管理、セキュリティへの対応など、より高度な機能が求められることとなる可能性もある。

一方で、我が国は、世界に先駆けて人口減少社会を迎えており、今後、生産年齢人口の減少が続き、物流を取り巻く環境についても、これまでとは異なるものとなっていく。

このような状況において、物流が安全性を十全に確保しつつ、途切れること

なくその機能を発揮し、多様なニーズに的確に対応して経済活動及び国民生活を支えていくことは、国家的な課題となっている。

（６）「強い物流」の実現

これまでと同様に安全の確保を大前提としつつ、人口減少の進展等前述のように変化する状況に的確に対応していくためには、物流の生産性の大幅な向上を図ることにより、ニーズ等の変化に的確に対応し、効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」を戦略的に実現していく必要がある。

そのためには、以下の６つの視点からの取組が重要な役割を果たすものであり、具体的には、①～④の取組を、⑤・⑥の要素を活用しながら、推進する必要がある。

①「サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革」（＝繋がる）～競争から共創へ～

②「物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現」（＝見える）

③「ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現」（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

④「災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築」（＝備える）

⑤「新技術（IoT、BD、AI 等）の活用による“物流革命”」（＝革命的に変化する）

⑥「人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等」（＝育てる）

（７）関係者間の連携の必要性と大綱の果たす役割

個々の事業者がそれぞれ効率化と工夫をしながら対応するだけでは限界があり、今後、「強い物流」を実現していくためには、一般消費者も含めて物流に関係する者が他の関係者の制約や課題を相互に理解した上で連携して解決を図ることが必要不可欠となる。

新しい大綱を定め、中長期的な視点に立ち物流に関する方向性を示すことにより、官民が連携して、将来の我が国の発展と国民生活を支える物流を作り上げるともに、関係省庁が連携して施策の総合的・一体的な推進を図る必要がある。

新しい大綱の策定は、物流に関する課題について関係者全体で共通認識を持ち、コミュニケーションの密度を上げるとともに、相互に連携して解決を図る上で、重要な役割を果たすものとなる。

Ⅱ．現状と課題

（１）社会構造の変化と物流に要求される機能の変化

2011 年を境に我が国の人口は減少に転じており、高齢化の進展に加えて、共働き世帯や単身世帯の増加といった社会構造の変化が生じている。

また、通信販売の急速な利用拡大やネットを利用した個人間売買の増加に伴って宅配便取扱個数が急増しており、コンビニエンスストアや都市型小型スーパー等の出店が拡大するなど、消費者の購買スタイルも変化している。

さらに、在庫量の削減と輸送の小口多頻度化や時間指定が進むとともに、複数箇所に分散する保管機能の集約や流通加工の一体的な実施を図る物流施設が増加しており、業務の複合化・高度化や施設の大型化が進んでいる。また、年間約 38 億個に達する宅配便の約２割が再配達となり労働力・環境の面での社会的コストが増加する状況も発生している。加えて、時間的制約が厳しくなり業務が複雑化する中、通常と異なる事態が発生した場合に対応できる余裕が少なくなっている。

今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応では限界があり、様々な関係者が連携して取り組んでいかなければ、物流の持続的な機能の発揮が困難となる。

例えば、伝票や電子データ形式等が事業者によって違うこと等により相互に円滑な情報等の受渡しがしにくい、手荷役の混在や事業者間での荷姿の違いにより統一的な荷扱いがしにくい、等の要因によって全体としての効率性が損なわれる事態が生じている。

また、第４次産業革命時代に入り、データの活用等による大幅な生産性向上が期待される状況となっているが、データが製造、物流、販売等の垣根を越えて総合的に活用されることで、更なる相乗効果が発揮され、それによりサプライチェーン全体の効率性・生産性向上が期待される。

また、物流は、月、曜日、時間帯等による需要の差が大きく、ピーク需要に対応して設備・人員を用意するとオフピーク時の稼働率が下がり効率性が損なわれることとなる。生産活動等に波動があることから需要にピークが存在すること自体は避けられない面があるものの、効率性を向上させる上では物流のピークとオフピークとの差を極力小さくしていくことが有効である。また、積載効率も向上させる必要があるが、単独の事業者での取組には限界がある。

加えて、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のような大規模

なイベントの開催等に伴い生じる通常と異なるニーズにも的確に対応していく必要がある。

今後、個々の事業者の取組に加えて、事業者間で連携して輸配送の効率化やピークの平準化等の対応を行い、これらのムラやムダを減らすことにより、サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革を図る必要がある。

（２）ASEAN 等のアジア諸国との関係の深化

ASEAN 域内総生産は、2010 年から５年間で 1.2 倍（年率８％の伸び）、またアジア全体でも年率７％の伸びとなるなど、アジア諸国の経済成長は引き続き堅調となっている。また、世界全体の貿易量に占めるアジア地域の貿易額の割合も 16.8%から 18.2%となり、その存在感が着実に増している。

我が国産業は、これまで、安価で豊富な労働力を有するアジア諸国への生産拠点の移転を積極的に進めてきており、現地法人数も引き続き大幅に増加している。このようなアジア地域の生産拠点の拡大に伴って、我が国産業のサプライチェーンのグローバル化も加速しており、グローバルなサプライチェーンの円滑化・効率化を一層推進することが求められている。また、ASEAN 主要 6 か国の中間層は、2030 年には 1.3 億世帯（2014 年時点で 0.8 億世帯）へ大幅な拡大が見込まれるなど、アジア諸国は今後、経済発展に伴って消費市場としても急速に発展していくことが予想されている。

また、所得水準の上昇に伴って EC（電子商取引）が普及する等の消費形態の高度化が進むにつれ、今後アジア諸国では宅配便サービスやコールドチェーン物流等の高付加価値な物流の需要が高まることが予想され、我が国の農林水産物・食品等の輸出拡大も期待されている。我が国物流業も自らの強みをいかし、このようなアジア諸国の需要をしっかりと取り込み、自らの成長へとつなげていくことが求められている。

今後、我が国がアジア諸国とともに発展していく上では、①アジア地域を中心とした物流網のより一層の円滑化・効率化、②我が国物流業のアジア地域への積極的な海外展開、③我が国の特色ある農林水産物・食品等の輸出や海外展開を下支えすることにより、アジア諸国の成長の果実を享受できるよう取り組んでいくことが必要となっている。

（3）商慣習改革と働きやすい環境づくり

トラック運送業は、他産業と比べて長時間労働・低賃金の傾向が強いが、背景として、①荷主と比べて立場が弱く、長時間の荷待ち時間が慣習化している、②電話や口頭での運送依頼が多く契約書面化が進んでいない、③階層構造が複雑なため契約内容が末端まで伝わりにくいこと等から、現場では、契約に含まれていない附帯業務の実施を断りにくい、また荷主がその事情を把握しきれていないといった、商慣習上の課題がある。

また、商品代金が運送費込みの価格で決められ、運送コストを実質的には発荷主が負担することが慣習化している面もあり、着荷主が運送コストを認識しにくい構造となっている。

商品の運送について、元請の運送事業者から下請の運送事業者に対して運送が委託されることも多い。この場合、実際の運送は下請の運送事業者によって行われ、荷物が実際に届く着荷主の倉庫においては、①着荷主側の準備が整っていないことによるトラックの順番待ちが発生する、②荷卸しを早く開始できるようトラックが契約到着時刻より早く到着する、等により長時間の荷待ちが発生する事態も生じている。また、下請の運送事業者が、着荷主等から現場で附帯作業を指示される事態も生じている。

しかしながら、附帯作業のコストの扱いが契約上不明確であったり、着荷主の負担とならない契約構造となっていると、着荷主がコストを認識しにくい。

このような状況においては、実際に運送を行う事業者の長時間労働や契約条件の改善を図るために、元請の事業者や発荷主が交渉を行おうとするインセンティブが小さく、改善に向けた取組が進みにくいといった課題が存在している。

今後、物流がその役割を継続的に果たす上で、重要な役割を担うトラック輸送について、労働条件を改善し、その担い手を確保することは重要な課題となる。そのためには、荷主や消費者の理解を得ながら、①着荷主を含む関係者が一体となって長時間労働等の改善に向けた取組を促進すること、②運送とそれ以外のサービスとの区分を明確化し、それぞれのサービスに見合った対価の収受を契約時に書面により確認すること、③下請多層構造の改善、関係府省等と連携した適正取引の一層の促進、荷待ち時間の短縮等の取組を図ることも必要となる。

また、女性や若者など幅広い人材の確保に向けて、運行形態の見直しや荷役の分離等のドライバーの負担を軽減するための方策を講じ、働きやすい環境づくりを推進する必要がある。

なお、事業者側でも、時間コスト、サービスコスト等も含め、コストを踏まえた適切な価格設定を行うことにより、効率的な運送を実現するための環境を整える必要がある。

（4）ハードインフラの整備の進展とストック効果の最大化等

① ハードインフラの整備の進展

国内貨物輸送において重要な役割を担うトラック輸送の効率化に資するよう、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めてきたほか、貨物鉄道の輸送力増強に向けたハードインフラの整備、コンテナ船の大型化に対応するための港湾整備、我が国拠点空港の貨物ハブ化など物流を支えるハードインフラの整備を着実に進めてきた。

② ハードインフラのストック効果最大化

2015 年９月に、物流を支えるハードインフラを含む社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とする第４次社会資本整備重点計画を閣議決定し、厳しい財政制約条件の下、「賢く投資・賢く使う」インフラマネジメント戦略へ転換し、既存の社会資本を知恵と工夫により最大限活用する取組を進めることとした。

今後は、更なる既存ハードインフラのストック効果の最大化を図るとともに、潜在的な輸送力を最大限活用することにより、モノがスムーズに流れ、隅々まで行き渡るようにしていく必要がある。物流の更なる生産性向上を実現するためには、道路、港湾等のハードインフラの機能強化はもとより、インフラ間を繋ぐモーダルコネクトの強化を促進することが重要であり、さらには、物流とまちづくりの調和などを進めていくことが必要となっている。

③ 老朽化の進行

我が国では、高度経済成長期以降に集中的に整備したインフラが今後一斉に老朽化し、今後 20 年間で、建設後 50 年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなるものと見込まれている。

また、今後、人口減少や少子高齢化に伴い財政状況がより一層厳しくなるものと予測されているが、維持管理・更新費は、2013 年度には約 3.6 兆円、20 年後には、約 4.6～5.5 兆円となり、現状の約３～５割高くなると推計されている。

国土交通省では、2013 年を「メンテナンス元年」として、老朽化対策を進

展させてきた。同年 11 月にはインフラ長寿命化基本計画を策定し、2014 年５月に策定した国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）を皮切りに、関係省庁において行動計画の策定を進めている。また、地方自治体等においても 2016 年度までの行動計画の策定が進められている。これらの計画の実行により、既存の社会資本の安全確保とメンテナンスに係るトータルコストの縮減・平準化を両立できるよう、戦略的なメンテナンスと更新を徹底する必要がある。

（５）安定的な輸送機能等（「ソフトインフラ」）の確保（各輸送モード等の強化と連携の強化）

①　各輸送モードにおける安定輸送等の確保

我が国の物流は、トラック、鉄道、内航海運、航空といった多様な輸送モード等がそれぞれの特性をいかしながら、重要な役割を果たしている。トラックドライバー不足への対応や、輸送効率の向上、さらに環境負荷の低減を目指す上では、トラック、鉄道、内航海運、航空が、それぞれの特性をいかしながら適切な役割分担を図り、鉄道、内航海運を活用したモーダルシフトの推進も含め、モード間の連携を強化していくことが重要となる。

外航海運は、四面を海に囲まれた我が国において、経済活動や国民生活を支える重要な基盤であり、その安定的な輸送の確保が不可欠である。特に、近年の我が国の周辺海域における情勢変化を踏まえれば、経済安全保障の早期確立のため、我が国の管轄権が排他的に及ぶ日本船舶を中核とした日本商船隊による安定的な国際海上輸送を確保することが重要である。

内航海運は、国内貨物輸送、とりわけ産業基礎物資輸送において重要な役割を担う、我が国の経済活動や国民生活を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトの受け皿としても重要な役割を担っている。一方で、長期的に輸送需要は低下傾向にあるところ、99.6％が経営基盤の脆弱な中小企業であり、また、寡占化された荷主企業への専属化・系列化が固定化している業界構造にあるため、自らの努力のみでは輸送需要を増加させることが難しい状況にある。さらに、船齢が法定耐用年数（14 年）以上の船舶が全体の７割を占め、50 歳以上の船員の割合が５割を超えるという船舶と船員の「２つの高齢化」などが構造的課題となっている。

航空輸送については、2008 年以降の世界的な景気後退を受けて国際貨物輸送量が大きく減少したが、近年緩やかな回復傾向にあり、拠点空港の物流

機能の強化が求められる一方、小型機材を活用したLCC（Low Cost Carrier）の就航拡大等に伴って旅客機による貨物輸送スペース（ベリースペース）の減少が懸念されている。

鉄道輸送については、コンテナ列車の定時運行率は高い水準を維持しているものの、輸送能力、運行ダイヤ、輸送障害時の対応等が荷主の主要な懸念点となっている。

物流施設については、業務の複合化・高度化や施設の大型化が進むとともにいわゆる物流不動産のような形態による施設の整備も増加している。

各輸送モード等が、安全・良質なサービスを持続的に提供して我が国の社会経済を支え続けていくためには、これらの課題に対応して安定的輸送の確保と生産性向上の実現を図る必要がある。

② 地域を支える物流

我が国が本格的な人口減少社会を迎えるにあたっては、公共交通と同様、過疎地等の地域の物流システムの維持が課題となる。また、幹線輸送については同一区間でも方向別で荷量のアンバランスが存在することが多く、今後、更に拡大するおそれがある。こうしたアンバランスは区間によって状況が異なることから、幹線物流の機能確保と効率化を検討するに当たっては広域的な視点から捉える必要がある。

（６）震災等の自然災害への対応

首都直下地震や南海トラフ地震の 30 年以内の発生確率は 70％程度と予測されている。また、平成 27 年９月関東・東北豪雨や平成 26 年８月豪雨による広島における土砂災害に象徴されるように雨の降り方が局地化、集中化、激甚化しており、水害や土砂災害についても頻繁に発生している。このように、我が国が災害のリスクが高い状況にあることを踏まえ、物流は、災害等へのリスクに対する強靭さを備えておかなければならない。

東日本大震災では、資源、原材料、食料等の生産活動や国民生活に必要な物資の供給が停止するなど、自然災害における物流ネットワークの寸断によるサプライチェーンと地域経済に与える影響の大きさが明らかとなった。被災地への支援物資輸送等、被災後の一刻も早い復旧・復興に欠かせない重要な役割を物流が担っており、物流ネットワーク全体で災害に対する強靭さを備えるとともに、ハードインフラの防災・減災対策や機能強化を図る必要がある。

また、東日本大震災等の震災や水害等を踏まえ、被災地において必要となる

緊急物資の輸送や保管に関して、地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定や保管協定等の締結などの対策を講じてきた。平成 28 年（2016 年）熊本地震（以下「熊本地震」という。）では、初めて本格的にプッシュ型支援による物資輸送を実施したが、この際、民間事業者の管理する物流施設２カ所を活用し、災害発生時の物資輸送における民間物流施設の活用の有用性や民間事業者の協力の必要性を再認識することとなった。

一方、支援物資輸送を担う国、物流事業者、地方自治体、NPO 等の多様な関係者の役割分担が明確でなかったことや、物資の輸送状況に関して情報共有が不十分であったこと、輸送拠点から避難所等に至るラストマイルの輸送の混乱が生じたこと等の課題が顕在化したところであり、災害発生時において全体として統制の取れた物流システムを構築することが必要である。

また、被災地やその周辺において営業可能なスーパーやコンビニエンスストア等への食料品や日用品の配送等は、緊急物資輸送という側面も有するものであり、道路等の利用制限や渋滞等が発生する状況においても円滑に実施されることが必要である。

さらに、災害発生時においては、被災地以外の地域で買い置き等の行動が生じると、被災地で必要となる物資の提供に影響が生じる可能性がある。加えて、災害によりサプライチェーンが寸断されるような場合には、復旧状況を踏まえつつ経済活動への影響の最小化を図る取組も必要となる。このため、復旧状況等が刻々と変化するなかでも、復旧目処など様々な情報が一元的に提供されることが重要となる。また、平時から関係者間の連携が図られていることも重要となる。

（７）セキュリティ等への対応

我が国では、金額ベースで約 84 兆円の物資を輸入に依存しているが、ヨーロッパとアジアとを結ぶルートにあるソマリア沖・アデン湾などの広い範囲において海賊被害が発生している。これまでも国際社会とも連携して対策が講じられてきたが、依然として脅威が存在している。

また、輸入原油の約８割が通過するマラッカ・シンガポール海峡については、船舶交通が輻輳する海域となっており、海峡自体が狭隘であるとともに浅瀬、岩礁、沈船等が点在することから国際社会や沿岸国とも連携して航行安全の確保を図る必要がある。

また、我が国から航空貨物として輸出される物品は、金額ベースで約 20 兆円

に達している。航空貨物輸送は、速達性が要求される付加価値の高い貨物を輸送するものとなっているが、テロ等への対応が世界的に強化される状況にあることを踏まえ、セキュリティの確保と輸送の速達性・効率性とを両立させるよう取り組んでいく必要がある。

（８）地球環境問題への対応

2020 年以降の温室効果ガス削減等のための新たな国際枠組みであるパリ協定が 2016 年 11 月に発効した。我が国は 2030 年度までに 26%減（2013 年度比）とする削減目標を 2015 年７月に国連に提出しており、この目標の達成等に向けて取組を行うこととしている。運輸分野は、我が国全体の CO_2 排出量（電熱配分後）の２割弱を占めているが、中でもトラックについては、我が国全体の約６％（営業用・自家用計）となっている。

また、モントリオール議定書において冷蔵・冷凍倉庫等で使用される冷媒である HCFC の生産・輸入が原則 2020 年に全廃、HFC についても 2036 年まで段階的に 85%を削減することとなっているため、温室効果の低い自然冷媒への更新が急務となっている。

国際約束を遵守しつつ、我が国経済の成長を持続させるためにはその基盤となる物流が環境面においても持続可能である必要があり、地球温暖化対策を着実に進めることが重要である。このため、引き続き、自動車、船舶等の省エネ性能の向上、運行・運航の効率化を進めるとともに、トラックに比べ単位輸送当たりの CO_2 排出量が少ない鉄道や船舶へのモーダルシフトを図ることが重要である。

国際海運分野の CO_2 排出量については、今後大きく増大することが見込まれているが、国際海事機関（IMO）における温室効果ガス削減戦略の策定や燃費規制の段階的強化等の温暖化対策に関する議論を我が国が主導することが重要である。

また、船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度規制については、2020 年から世界一律で強化される予定となっており、当該規制に円滑に対応できるよう取り組むことが必要である。

さらに、排気ガスのクリーンな代替燃料である LNG の供給・利用に関しては、我が国が世界最大の LNG 輸入国であるという強みをいかして LNG バンカリング（船舶への燃料供給）拠点の整備を進めるとともに、LNG 燃料船の普及に向けた取組を実施する必要がある。

（９）IoT、BD、AI 等の新技術の登場

IoT、BD、AI 等の利用については、コンピューターの処理能力の向上、無線通信によるインターネット等への接続の普及等によって、より低コストで高度な情報処理が可能となっている。IoT、BD、AI 等を活用して物流分野における膨大なデータを収集・解析することにより、飛躍的な物流の効率化とサプライチェーン全体の最適化を図ることが可能となっており、物流分野に革命的な変化をもたらすものである。

例えば、トラック輸送、海上輸送、物流施設内の作業等について人手不足が更に課題となっていく状況において、これらの新しい技術を活用して、トラックの隊列走行や自動運転化、ドローン配送、船舶の自動運航化・遠隔集中監視、物流施設での自動化・機械化等を進めることが、こうした課題の解決を図るために必要である。

また、物流分野におけるこれらの技術の活用が、国際的に競争力を有する新しいビジネスの創出にも資する可能性がある。

(10) 物流を担う人材の確保・育成、物流の社会的役割等に対する認知度の向上

① 物流を担う人材の強化

物流分野においては、物流現場での人材と、物流やサプライチェーンを管理する人材の両方が必要であり、それぞれ、現場で必要とされる技能等の習熟のための検定や、物流の適切な管理に資する民間資格等が活用されて、人材の育成について継続して取り組まれてきた。

物流現場の人材については、大型トラックをはじめとするトラックドライバー不足や物流施設における作業員不足が生じており、また、トラックドライバーや内航船員については他産業に比して高齢化が進んでいる。今後、新技術の活用により自動化・省力化等が可能な領域が広がることが期待されるが、熟練したドライバー等の大量退職や、生産年齢人口の減少に伴う人材確保が困難になることへの対応が引き続き必要となる。

また、物流管理を行う人材については、サプライチェーンのグローバル化が進展する中で、IoT、BD、AI 等の新技術の活用等も含め、全体の視点から物流の効率化と高付加価値化を図るための提案を行い、関係者間の連携を進めることができる人材、また海外進出した物流企業の現地のマネジメント人材等が必要となる。

② 物流の社会的役割等に対する認知度の向上

物流は、我が国の生産活動・国民生活を支える重要な社会インフラとなっており、多くの民間事業者のサービスが複合的に提供されることによって成立している。営業収入の規模は約 25 兆円にも及び、就業者数も全産業の約４％を占めている。しかしながら、消費者が途中過程を目にする機会は少なく、宅配便のような消費者向けのサービスであっても途中過程は十分に知られていない。また、送料無料と銘打った商品の販売が広く行われ、消費者が物流コストを正しく認識しづらいものとなっている面もある。

物流危機が懸念される状況を踏まえて、経営者や国民の物流に対する関心が最近高まりつつある。このような状況において、物流が果たしている社会的な役割等について、荷主や一般消費者に広く理解されることを通じて、その役割にふさわしい評価が行われることを目指し、社会全体で持続可能で効率的な「強い物流」を実現していく必要がある。

以上のように、物流を取り巻く環境や物流に要求される機能は大きく変化してきており、今後、少子高齢化が進むなかで更なる変化に的確に対応しつつ、我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を持続的に果たしていくためには、その大前提として安全の確保を図りつつ、更なる効率化と高付加価値化を図る必要があるが、個別の努力・対応では限界が生じている。

今後は、物流事業者のみならず、消費者、荷主、地方自治体、国等も含め幅広い関係者の間において、物流の機能、特性、制約等に関する理解が進み、連携して取組を行っていくことにより、これからの物流に対する新しいニーズに応え、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を構築していく必要がある。

Ⅲ．今後の物流施策の方向性と取組

今後、少子高齢化の進展など社会構造が変化していく中、我が国が競争力を強化し持続的に成長していくためには、我が国の経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流がその機能を十分に発揮していく必要がある。

そのためには、物流の生産性向上を図り、物流について、①変化に的確に対応してニーズに応えるとともに、人材、設備等の資源をムダなく活用して効率化を図り、新たな価値を創造することにより高付加価値化を図ること、②途切れることなくその機能を発揮するために、サービスが持続的・安定的に提供される環境を整備すること、③荷物がスムーズに流れ、我が国の隅々まで行き渡るようにハードインフラとソフトインフラ（輸送機能等）との双方により発揮される社会インフラとしての機能向上を図ること、④様々なリスクに対する強靭さや環境面での持続可能性を確保すること、が重要となる。また、これらを実現する上で新技術の活用と人材育成等は重要な鍵となるものである。

Ⅱ.で述べた諸課題を乗り越えて、将来のニーズに応えうる「強い物流」を実現していくために、上記の目指すべき方向性の下、以下の６つの視点からの取組を推進する。

１．サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～

今後の我が国の経済成長と国民生活を支えていく「強い物流」を構築するためには、サプライチェーン全体の効率化や価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革を図る必要がある。すなわち、①今後の社会構造の変化やニーズの変化に的確に対応するとともに、②人材や設備等の資源を最大限活用してムダのない構造を構築し、③第４次産業革命への対応も含め「高い付加価値を生み出す物流」へと変革することが必要である。

この「高い付加価値を生み出す物流」とは、基本となる運送機能に加えて、温度管理や時間指定といった付加価値を提供し、また、流通加工等の消費者にとって利便性を高める機能を提供するものであり、物流も含めたサプライチェーン全体の付加価値を高めることで実現していくことが必要となる。しかしながら、関係者が各々単体としての最適化を図る行動を取るだけでは、非効率性が他の関係者に移転される等のひずみが残ることとなり、全体の視点での最適な物流とはならない。このため、荷主、物流事業者等の物流に関係する者全員が、

相互に理解しつつ連携して、調達物流の改善、物流と製造との一体化等も含め製・配・販全体としての効率化と付加価値の向上を図ることを促進していく。また、データや荷姿などが事業者ごとに異なることにより統一的な対応ができないことからスケールメリットを享受できず高コスト構造となっている面があり、加えて、相互連携を図る際に障害となることから、事業者間での共通ルール化や全体での標準化を進める。

また、その際には、RFID の利用や、IoT、BD、AI 等の新技術によるデータの活用は、①物流ニーズの的確な把握や、より一層的確で効率的な物流の確保、②製造、販売分野との相乗効果を生み出す価値創造型の物流の構築等（Connected Logistics）の観点から、物流分野において革命的な変化をもたらし、サプライチェーン全体の最適化を進める有効な手段となるものであり、価値創造に資するとともに、物流自体が有する付加価値の増大につながることが期待されることから積極的な活用を促進していく。

（１）連携・協働による物流の効率化

①　荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムラをなくす

物流量の変動が発生する要因やそれを緩和するための効果的な手法等について分析を行い、これらの取組を促進するための環境整備を進める。

②　荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムダをなくす

（ⅰ）荷姿や荷量等の荷物に関する情報をあらかじめ受け取り事前に準備することによる荷受側の作業効率化、（ⅱ）倉庫等での荷卸し時間をあらかじめ調整することによる荷待ち時間の削減、（ⅲ）需要予測等のデータの共有によるサプライチェーン全体でのムダの削減等、情報共有・活用等を通じた関係者間の連携・協働を促進する。

③　共同物流により積載等のムダをなくす・輸送モード間の連携・協働（モーダルシフト）で効率的に輸送する

（ⅰ）複数の事業者が連携・協働して共同物流を実施することによって、積載率の向上、倉庫や車両の稼働率の向上、コスト削減等を図り、物流効率化を推進するとともに、（ⅱ）道路ネットワークとの連携を高めつつ輸送効率に優れる鉄道又は船舶による輸送の活用を促進することによってドライバー等の人材、車両設備等の能力を最大限活用し、物流全体としての生産性向上を図る。

そのために、輸配送上必要となる情報を複数の事業者間で適切に共有・活用することで効果的な連携を促進する。

（２）連携・協働を円滑化するための環境整備（スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備）

①　荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等

荷物管理システムのデータ形式や仕様が違うため輸配送情報や在庫情報、輸出入情報等を電子的に相互利用しにくいなどの要因により、物流の効率性が損なわれている面がある。事業者間でのデータの標準化や共有化、システム仕様の標準化、重複入力項目の削減等によりデータの受渡しの円滑化・迅速化と受渡しコストの低減を促進することについては、連携の円滑化やデータ活用等を通じて、高付加価値で無駄がなく最適化されたサプライチェーンに資するものとなることから官民の枠組みで検討を行う。ただし、この際には、強固な情報セキュリティが確保されることが必要となる。

②　パレット使用等のユニットロードの標準化による荷役効率化・トラック稼働率の向上

荷役時間の短縮は、トラックの稼働率の向上等により物流の効率化に資するものとなる。機械荷役が可能となるようパレット化を促進するとともに、運搬容器等の形状や印字位置等の標準化等に関して、デザイン・フォー・ロジスティクスの観点も踏まえて、官民の枠組みで検討を行う。

③　サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大

RFIDは、多数の商品の一括読取処理が可能であることに加え、大容量の情報の蓄積や書換え及び個体識別も可能であるといった特性を有しており、その活用により、荷役時間等の大幅な短縮、トレーサビリティの確保等が可能となる。今後、RFIDが更に普及し、そこから得られる情報をサプライチェーン全体で共有することが可能になれば、製・配・販の全体において飛躍的な効率化が可能となる。このように、RFIDは、物流面においても、全体の視点での効率化・最適化の実現と付加価値の向上に大きな潜在力を有している。RFIDの普及については、コストや電波利用面での課題、実装コスト負担の仕組みづくり、金属や水による読取障害等の課題を克服する必要があるが、「コンビニ電子タグ1000億枚宣言」等、様々な業態において導入が図られるよう取組を進める。さらに、個別企業の活用を越えてサプライチェーンを構成する主体間での情報活用を円滑にするため、RFID内の情報やその読取りに関し、標準的・統一的な方法を用いることに

より、共通のプラットフォームを作ることを推進する。これにより、物流・流通全体で無駄な輸送を省くことなど、より付加価値の高いサービスの実現が可能になる。

（３）アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

①　アジア諸国等における物流のシームレス化の推進

我が国産業の効率的なサプライチェーンの構築には、アジア諸国等における我が国産業の生産拠点及び物流業の円滑な事業活動を支え、シームレスな物流を実現することが必要である。このため、ASEAN 地域における連結性強化に向けたインフラ整備、NACCS の海外での活用等による輸出入に関する手続きの近代化・効率化、越境通行の促進、パレット等の標準化・リターナブル化された物流資機材の国際的な利用促進等、物流の円滑化に資する取組を積極的に行っていく。

②　質の高い我が国物流システムの海外展開支援

日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限にいかして、アジアの膨大な物流需要を積極的に取り込み、我が国の物流業の力強い成長へとつなげるとともに、アジア諸国の社会や経済の発展に貢献する。そのため、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等を国際標準化し、アジア諸国等において普及を図るとともに、外資規制の緩和に向けた働きかけや官民ファンドの活用により、質の高い我が国物流システムのソフト面・ハード面での展開を支援する。

③　農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

農林水産物・食品の物流については、生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が物流関係者と緊密に連携するとともに、各関係者が負担と受益を分かち合いながら、パレット化、共同輸送、モーダルシフト等による合理化・効率化を図ることで、持続可能な物流が実現されるよう、関係省庁で連携して各業界の取組を後押しする。また、輸出促進に資するよう、「農林水産業の輸出力強化戦略」（平成 28 年５月 19 日農林水産業・地域の活力創造本部取りまとめ）及び「農林水産物輸出インフラ整備プログラム」（平成 28 年 11 月 29 日農林水産業・地域の活力創造本部決定）に基づき、関係省庁で連携して品質を守りながら、より多く、より安く運ぶための物流拠点の整備や物流の高度化、最適化、コスト低減等の推進を図る。

２．物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（＝見える）

物流が途切れることなく社会インフラたる機能を果たすためには、物流業界が安定的にサービスを提供できる適切な競争環境を整備するとともに、付加価値の高いサービスを提供するために人材を継続的に育成することが必要となる。

そのため、法令遵守の下、これまでの取引慣行を見直し、サービス内容の可視化とそれぞれの対価との関係を明確化し、健全な市場メカニズムが機能する環境を整えるとともに、人材の確保、定着、育成につながる働きやすい環境をつくっていく。

なお、これらの取組を進めるにあたっては、①物流が社会インフラとしての役割を安定的・持続的に果たすことの重要性、②従前のままでは物流が役割を果たせなくなるおそれがあること、について関係者間で共通認識を形成していくとともに、利用する側も含めて関係者間での連携・協働が必要であるとの意識改革を進めていくことが重要となる。

（１）サービスと対価との関係の明確化を図る

物流業界においても、荷待ち、積込み・取卸し、附帯業務等のコストを踏まえた形でサービスと価格が適切に設定され、かつ荷主のニーズに応じて様々なサービスを選択できるよう、健全な市場メカニズムを機能させる必要がある。このため、官民を挙げて、荷待ち、積込み・取卸し、附帯業務等のコストが取引価格にて適正に反映されるよう取組を推進する。サービス提供にあたっては、必要なコストの「見える化」を図り、運送に対する対価（運賃）と運送以外の部分（荷待ち、積込み・取卸し、附帯業務等）に対する対価（料金）を区分して収受する取組を推進する。

（２）透明性を高めるための環境整備を進める

契約書面化（電磁的方法を含む。）の推進や多重下請構造の是正を通じて、物流サービスに関する取引の透明性を高めることで、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号）等の法令を遵守した適正な取引が徹底されるよう、環境整備を進める。これにより、（１）のサービスと対価との関係の明確化に向けた環境を整えるとともに、物流を担う全ての人々にとって働きやすい環境づくりも後押しする。

（３）付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

付加価値を生む業務の比率を高め、人材の定着率の向上を図り、多様な人材が活躍できる環境を整える。

①　荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上

ドライバーを輸送業務に特化させるとともに、輸送の回転率を上昇させることにより、時間当たりの生産性や収益性を向上させる必要がある。このため、トラック予約受付システムや ETC2.0 等を活用した運行管理システムの導入、輸送業務と荷役業務との分離の促進や荷役の迅速化等を通じた荷待ち時間・荷役時間の短縮を促進する。また、そのためのノウハウについて、既存事例を取りまとめた手引き書等を活用して、その普及を図る。

②　宅配便の再配達の削減

通信販売の増加に伴う宅配便の需要増に対応していく上では、再配達に伴い発生する労働力や環境の面での社会的コストの増加が大きな課題となる。宅配便サービスは日常生活を支える社会インフラとなっているが、持続的に利用可能なものとし、その生産性を向上させるために、消費者も含めた関係者間でのコミュニケーションの強化、地方部も含めた宅配ボックスの活用等による受取方法の多様化、受取への消費者の積極的参加の推進のための環境整備等の取組を行っていく。

③　女性や若者をはじめ、誰もが活躍できる労働環境の整備

女性や若者等の多様な人材が物流分野で活躍できるよう、荷役の機械化等を通じた労働負荷の軽減、非熟練者の作業の容易化、長時間労働の抑制、幹線輸送における中継輸送方式の導入による日帰り勤務の実現等の働きやすい環境整備を図る。また、こうした取組により物流分野の就業先としての魅力向上を図る。

３．ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

利便性、迅速性、安全性、効率性等を兼ね備えた物流を実現していくためには、物流インフラをハードインフラ・ソフトインフラ（輸送機能等）一体として広域的な視点で捉え、効率化・高度化を図ることが重要である。このため、道路・海上・航空・鉄道輸送に関するインフラや物流拠点の整備をハード・ソフト

一体で進めることはもとより、これらの間のアクセス等、結節点の効率化等を講じていく。加えて、トラック、鉄道、船舶といった各輸送モードの最適な選択を実現し、モーダルシフトに制約が生じないようにする上で、船舶等の輸送力の確保が図られることが重要となる。また、都市内における物流や、地域における物流については、それぞれの特性に配慮しつつ、広域的な視点からの物流マネジメントの取組を推進する。

（１）モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上

環境負荷低減やトラックドライバー不足への対応のため、トラックから大量輸送が可能でCO_2排出原単位が小さい鉄道、船舶への転換（モーダルシフト）を図ることが重要となっている。近年は、距離に応じて、トラック、鉄道、船舶を使い分けたり、複数の輸送モードを組み合せたりする事例が増えてきている。また、災害時や輸送障害時の代替性を確保する観点からも、複数の輸送手段を確保しておくことの重要性が高まっている。このため、空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結を促進するとともに、港湾におけるトラック輸送や鉄道輸送との円滑な連携のためのインフラ整備を進める。加えて、情報の相互利用等を促進する。こうした取組により、輸送モード間の連携「モーダルコネクト」を強化し、ハードインフラとソフトインフラとが一体的に機能を発揮して、スムーズにモノを移動させることが可能となる。

（２）道路・海上・航空・鉄道の機能強化

国内外のシームレスな輸送を実現し、我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、ハードインフラとソフトインフラとが一体となって、物流の社会インフラとしての機能強化を図る。

①　道路輸送の機能強化

道路における移動時間の約４割が渋滞により損失していることを踏まえ、ETC2.0に加え、多様なセンサーやAI等をフルに活用することにより、効果的なピンポイント渋滞対策を強化するとともに、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討する等道路を賢く使う取組を確実に推進する。

三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備や暫定２車線区間の４車線化等を推進する。

熊本地震における緊急輸送道路の被災状況等を踏まえ、広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、人・物の平常時・災害時を問

わない安定的な輸送を確保するための基幹となるネットワークを計画路線も含め指定し、これに対し、経済や生活を安定的に支えるための機能強化や重点支援・投資を展開する。基幹となるネットワークについては、災害時の代替路の啓開・復旧や大型車の通行許可の迅速化を図るとともに、人流・物流拠点へのラストマイルのアクセスや沿道利用のコントロール、トラックの大型化に対応した道路構造等の機能強化を図る。

省人化に資するよう１台で大型トラック２台分の輸送が可能なダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及を促進するとともに、SA・PA を活用した中継輸送や物流施設の直結など高速道路の幹線物流プラットフォームとしての機能を強化する。

また、特車許可基準の見直しや審査を迅速化し、輸送の機動性の強化を図る。

② 海上輸送の機能強化

(ｱ) 港湾施設の整備

国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、国内各地及びアジア広域からの貨物の集約や港湾背後への産業集積による貨物の創出、国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営、大水深コンテナターミナルの整備を推進する。

国際バルク戦略港湾において、資源、エネルギー、食糧等のバルク貨物を輸送する大型船が入港できるよう、拠点的な港湾整備を行い、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を促進する。

その他の港湾においても、港湾機能を充実させ、フェリーや RORO 船の就航など、国際海上航路の選択肢の多様化を図るほか、後背地への流通加工機能の集約化等により、国際競争力を強化する。

また、モーダルシフト需要を取り込むための内航船の大型化やフェリーや RORO 船等の航路網の充実等に対応するとともに、内航輸送の効率化や静脈物流ネットワークの構築に寄与するため、岸壁等の施設整備やフェリーヤードの高度情報化、下船後の車両待機スペースの確保等の基盤整備等を通じた高規格なユニットロードターミナルの形成等を推進する。

(ｲ) 港湾物流の効率化

コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上に加え、IoT や AI の活用によるコンテナターミナル運営全体の生産性向上、インランドデポの

活用やコンテナラウンドユースの推進等により、コンテナターミナル周辺における渋滞解消等の港湾物流の効率化を推進するとともに、ニーズに応じたコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長についてサプライチェーンの状況等も踏まえて検討する。

(ｳ) 外航海運

近年の我が国周辺海域における情勢変化を踏まえ、経済安全保障の早期確立のため、トン数標準税制の実施等を通じて、日本船舶を中核とした日本商船隊による安定的な海上輸送の確保に向けた取組を推進する。

また、北極海の海氷面積の減少に伴い世界的に関心が高まっている北極海航路について、輸送ルートの多様化の観点も踏まえ、海運事業者等の利活用に向けた環境整備を推進する。

(ｴ) 内航海運

内航海運の安定的輸送の確保と生産性向上のため、「内航未来創造プラン～たくましく　日本を支え　進化する～」（平成 29 年 6 月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会策定）に基づく施策の推進に取り組む。具体的には、（ⅰ）内航海運事業者の事業基盤の強化（船舶管理会社の活用促進による管理業務の集約化・効率化を図るための「国土交通大臣登録船舶管理事業者」（仮称）登録制度の創設や荷主・海運事業者間の連携強化のための「安定・効率輸送協議会」（仮称）の設置）、（ⅱ）先進的な船舶等の開発・普及（省力化や安全性向上に資する自動運航船等の IoT 技術を活用した船舶の開発・普及、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度の活用を通じた円滑な代替建造の促進等）、（ⅲ）船員の安定的・効果的な確保・育成（船員教育体制の抜本的改革や、労働環境の優れた職場の PR 等の魅力ある職場作り等による船員の就業・定着促進、船員配乗のあり方の検討等の働き方改革）を図る。

③　航空輸送の機能強化

首都圏空港等拠点空港における機能強化、国際航空貨物の国内輸送の円滑化等による航空物流の利便性向上を図る。

また、使用機材の小型化の進展に対応し、ベリースペースを用いた航空輸送力の確保について検討する。

④　鉄道輸送の機能強化

鉄道輸送について、幹線輸送の輸送力強化方策の検討を行う必要があ

る。これを踏まえて、大型コンテナの取扱いが可能な駅の拡大など輸送力強化のための基盤整備等を推進するとともに需要に応じたダイヤの見直しや輸送障害時の運用改善など鉄道輸送サービスの向上を推進し、貨物鉄道の利用促進を図る。

（３）物流施設の機能強化

倉庫等の物流施設は、主として民間事業者によって設置されており、雇用創出効果のあるものであるが、①通信販売の急増や機能集約への対応、②効率化や複合化を図るための施設規模の拡大によって物流施設が必要とする人材が増加する一方、③人材供給能力を超えた郊外への立地の増加等により、庫内作業者をはじめとして人材需給にアンバランスが生じ、人材確保が難しくなっている。これを踏まえ、庫内作業の省力化や生産性向上に資する取組を促進する。

また、物流総合効率化法の枠組みも活用し、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等、物流の結節点として効果的な立地への物流施設の誘導を促進するとともに、トラック予約受付システムの導入やトラック営業所の併設等の物流事業者間の連携を促進することにより、物流の円滑化を図る。併せて、老朽化した物流施設について、更新・高機能化を推進することによって、物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備を促進する。

また、物流施設の機能強化にあたっては、物流事業者が行う物流施設の複合化・多機能化や荷主の多様なニーズに対応した設備導入等、不動産価値最大化を目指す CRE 戦略に基づいた資産活用も有効であることから、こうした取組を促進する。

（４）物流を考慮した地域づくり

都市機能、地域の生活を支える上で物流は必要不可欠となっている。住民等の利便性、道路交通の安全性や景観等と物流の効率性とを両立させていくために、既存ストックの有効活用の観点も踏まえ、物流を考慮した地域づくりを進める。

①　都市機能の一つとして物流をビルトインする

中心市街地や大規模建築物において、荷さばき場の整備等、物流を考慮したまちづくりが設計段階から検討されるようにするとともに、共同輸配送等の取組の促進による集配作業の効率化、都市中心部や住宅地への流入抑制等によって、安全性、景観等の環境面も含めて、都市機能と機能的か

つ効率的な物流との両立が図られるようにする。大規模建築物に係る物流の円滑化については、設計に関する参考事項等をまとめた手引き書を周知するとともに、その活用を促進する。

また、物流活動が周辺交通や環境へ与える影響を抑制するため、物流ニーズと物流事業者の負担を踏まえ、関係者の理解を得つつ、地域における荷さばきルールの策定促進や荷さばき場や駐車場の整備等の取組を進めていく。

なお、荷さばき場の整備等の促進に際しては、企業や地方自治体等が保有する不動産等の有効利用の可能性も含めて検討する。

② 地域における人口減少、高齢化に対応する

人口減少により地域の物流量が減少した場合、配送の小ロット化による物流の採算性が低下することが懸念され、また、超高齢化が進む中山間地域や離島等では日常生活に必要となる物品の配送手段の確保が課題となる。これらの課題に対応し、持続可能な物流を提供していくために、貨客混載も含めた共同輸配送の取組を進めるとともに、自動運転サービスも含め、道の駅等の小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築等を進めていく。

４．災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築（＝備える）

災害等が発生した場合、緊急物資等の輸送により国民生活を支え、生産活動を継続するために、刻々と変化する状況への対応力と強靭さを備える。加えて、ハードインフラの老朽化や、テロ対策等の様々なリスクや、イベントの際のような通常と異なった状況に対して的確に対応する。

また、地球環境に関する国際約束に対応して我が国の温室効果ガス削減目標を達成しつつ、経済成長と国民生活を支えていくために、地球環境問題への着実な対応を実施する。

（１）災害等のリスクに備える

災害発生後に支援物資を被災者に対して確実に届けるために、円滑な輸送を行うための体制を関係者間においてあらかじめ調整し、BCP を策定する等の事前準備を整えておくとともに、被災しても早期に復旧できるようインフラの機能強化を図る。

① 災害に強い物流システムの構築

東日本大震災や熊本地震等の過去の災害における教訓を踏まえ、災害発生時の物流を巡る混乱を抑制するとともに、官民の連携による支援物資輸送の改善を図るための取組を進める。

(ｱ) 円滑な支援物資輸送の実現を図るための取組

災害発生時に支援物資の輸送や物流施設における仕分けが必要となることを踏まえ、地方自治体と物流事業者との間での輸送協定や保管協定の締結の促進等を図るとともに、大規模災害発生時の支援物資輸送についての輸送の全体最適化を行い、ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資輸送の円滑化に向けた取組を行う。

加えて、災害発生後、刻々と変化する状況に迅速に対応して、地方自治体や事業者等が、適切な代替輸送ルートの検討等を効果的に行えるよう、道路・港湾・空港・鉄道の復旧状況や通行可能なルート等について迅速かつ一元的な情報提供を図る。また、災害発生時に緊急輸送に係る燃料等の確保に資する仕組みの構築を推進する。

(ｲ) 物流の社会インフラとしての機能確保等のための防災・減災対策

(a) 道路の防災・減災対策

緊急輸送道路等の耐震補強、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、道路啓開計画の深化及び展開等を推進する。

また、迅速かつ確実な通行可否情報の収集・提供や保有資機材の情報共有等の仕組みを構築し、災害発生後の迅速な通行を確保するとともに、災害発生時の基幹となるネットワークについて、あらかじめ代替路を設定しておくとともに、啓開・復旧等の迅速化を図る。

(b) 港湾の防災・減災対策

大規模地震が発生した際にも港湾機能が維持されるよう、岸壁の耐震化、防波堤等の強靭化や航路機能の確保等の地震津波対策を推進するとともに、物流、産業、エネルギー供給拠点等の重要施設が隣接しているコンビナート港湾における地震・津波対策及び関係者間の連携を強化する。

また、港湾 BCP の適切な見直しや広域的な港湾間の連携による広域 BCP の策定等により、広域的な連携も含めて早期の港湾機能の回復が図られるようにするとともに、啓開・復旧等に係る施設管理者や民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化を図る。

(c) 海上交通の防災・減災対策

津波等の大規模災害発生時における海上交通機能へのダメージを最小化するため、東京湾において複数の海上交通管制を一元化することによって、湾内の船舶交通を一体的に把握し、船舶への警報の伝達や避難海域の情報提供等を迅速確実に実施する。

また、その他の海域においても、安全・安心な海上交通を実現するため、航路標識の機能向上等の整備を推進する。

(ｳ) サプライチェーンの維持のための取組

災害発生時に物流機能が維持されるよう、物流事業者等における BCP の策定や訓練の実施、特定流通業務施設の整備等を促進し、民間物流施設等の災害対応力を強化する。

また、コンビニエンスストア等の既存の流通チャネルが災害発生後も機能している場合には、これらの機能を活用して、水・食料品等の緊急性の高い物資を含めて、物資の輸送・供給が円滑に行われるよう配慮する。加えて、被災地及びその周辺地域における消費者への商品供給に関しても極力その機能が維持されるようにする。

被災後にできるだけ早く機能が回復されるよう、平時における取組をいかしつつ事業者間の協力・連携体制をあらかじめ構築しておくとともに、平時の製品供給・商品供給体制に戻るまでの間の流通の混乱を抑制する方策を検討する。

さらに、大規模災害発生時においては、被災地への物資輸送が優先的に実施できるよう、被災地以外の地域においては、物流負荷が発生しにくいような行動を取るよう消費者に協力の呼びかけを行う。

② 物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策

被災時においてもインフラの機能が損なわれず、物流に関してもその安全・安心の確保が図られるよう、適切な維持管理を行うとともに、適切な利用が行われるよう施策を講じる。

(ｱ) 道路の老朽化対策

予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施、新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減など限られた財政資源の中で今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラに対応するための取組を強化する。

道路の劣化の主な原因である過積載車両を撲滅するため、動的荷重計

測装置（WIM）による自動取締りの強化や荷主にも責任とコスト等を適切に分担させる仕組み等を検討する。

また、今後の維持修繕・更新について、諸外国の例も参考に、有料道路の償還終了後における料金徴収の継続や大型車対距離課金の導入など将来の負担のあり方などについて、広く意見を聴取しつつ、検討する。

(ｲ) 港湾の老朽化対策

今後、急速に老朽化の進行が見込まれる港湾施設について、将来にわたり機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理を取り入れ、計画的かつ総合的な老朽化対策を推進する。

具体的には、維持管理計画に基づく計画的な点検と効率的な改良工事を行うことで個々の施設の延命化を図るとともに、機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策の取組を強化する。

(ｳ) 保管等の機能を担う物流施設（倉庫等）の老朽化対策

近年、営業倉庫をはじめとして、老朽化した物流施設が増加している。物流施設は、民間事業者により運営されているものであるが、老朽化により、被災時における荷崩れや施設損傷・システム障害等による機能不全を引き起こし、流通の混乱を招くことが懸念される。そのため、高機能な施設や環境に配慮した施設への更新を促進するとともに、災害に強い施設とするための取組を促進する。

③　セキュリティ対応等

物流分野における施設や輸送の安全性の確保に加え、近年、国際物流に対するテロ対策の要請が高まっていることを踏まえ、物流の効率化とセキュリティ対応の両立を図るため、複数あるセキュリティ・コンプライアンス・プログラムの調和も視野に、関係者の理解と協力を得ながら施策を講じていく。

(ｱ) KS/RA 制度の効率的実施

KS/RA（特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等）制度については、荷主や物流事業者における負担を踏まえ、AEO 制度との調和も含め効率的な検査制度のあり方について検討する。

(ｲ) 海上輸送等における安全・保安対策

海上輸送全般における安全の確保に加え、海賊発生海域における海賊

対策や、マラッカ・シンガポール海峡等の海域における船舶交通の安全対策を講じること等により、国際物流の安全確保に係る対応を強化する。

港湾施設の国際的な保安水準を確保しつつ、効率的な国際海上物流を確保するため、港湾施設の出入管理の高度化など港湾における保安対策を推進する。

④　大規模イベント時等における対応

大規模イベント等が行われる際には、通常と異なる需要の発生等により輸送の波動が拡大したり、交通規制等が実施されたりするなど通常時と異なる対応を求められる可能性が高い。このような状況においても、通常と異なる需要に的確に対応して輸送が行われるとともに、物流における負荷を極力無理のないものとするため、関係者全体で全体最適を図るべく対応を検討する。

（２）地球環境問題に備える

我が国の温室効果ガス削減目標の達成等に向け、物流分野においてもサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、再配達など非効率となっている部分の削減、物流の効率化・モーダルシフトの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進等を通じて貢献する。このほか、大気汚染等による環境負荷の低減にも取り組んでいく。

①　サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

荷主と物流事業者の連携による物流の効率化や輸送の結節点となる物流拠点の低炭素化等を通じて、サプライチェーン全体での環境負荷低減を図る。

(ｱ) 荷主における取組の促進

荷主による省エネ対策の促進や少量多頻度輸送の抑制等を図るため、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和 54 年法律第 49 号。以下「省エネ法」という。）による取組を促進するとともに、省エネ法の更なる活用について検討する。

(ｲ) 荷主・物流事業者間など関係者間の連携促進

荷主と物流事業者の間のパートナーシップの更なる強化等を図ることによって、モーダルシフトや共同物流を促進し、更なる環境負荷の低減を目指す。

物流分野について、物流総合効率化法の枠組みを活用して、関係者が

連携して行う、モーダルシフトや共同物流といった環境負荷の低減に資する取組の促進を図る。

加えて、海運分野においては、荷主・物流事業者と海運業者の連携強化のための「海運モーダルシフト推進協議会」（仮称）を新たに設置し、具体的な取組を推進するとともに、先進的なモーダルシフトの取組等に対する新たな表彰制度を創設し、優良事例を全国に共有・展開する。さらに、荷主等におけるモーダルシフトの検討を容易にするため、モーダルシフトに資するフェリー、RORO 船等の運航情報を一括して荷主等が利用できるシステムを構築する。

(ｳ) 物流拠点の環境負荷の低減

倉庫等の物流施設、港湾・空港など物流拠点の低炭素化を推進するとともに、倉庫等の物流施設における自然冷媒への転換等を推進する。

② 輸送モードの省エネ化・低公害化

渋滞対策によるトラック輸送の低公害化を促進する。また、物流分野における主要な CO_2 排出源であるトラックをはじめ、船舶、航空、鉄道の各輸送モードの省エネ化、低公害化を進め、天然ガスや水素等によるエネルギー転換を促進する。

(ｱ) 渋滞対策

環状道路やバイパスの整備を推進するとともに、ICT や AI 等を活用した交通マネジメントの強化、交通流を最適化する料金・課金施策の導入の検討、大型商業施設等による渋滞対策の強化、トラック等の道路利用者との連携強化など、生産性向上に資する渋滞対策を推進する。

(ｲ) 船舶の省エネ対策

内航海運における省エネ対策を推進するため、荷主との連携を考慮しつつ、省エネ船の普及に向けた取組を支援する。また、内航海運事業者の省エネ評価制度（内航船「省エネ格付け」制度）の構築・普及を推進することにより、省エネ船への積極的な投資を促す。

また、外航海運における CO_2 排出削減対策として、IMO 温室効果ガス削減戦略の策定や燃費規制の段階的強化等、国際海運分野の温暖化対策に係わる議論を我が国が主導する。

(ｳ) 船舶からの排出ガスに関する SOｘ規制

2020 年から強化される船舶燃料の硫黄分濃度規制について、NOx や CO_2 削減にも有効な代替燃料である LNG 燃料の供給に関し、世界最大の LNG

輸入国という強みをいかし、我が国港湾において LNG バンカリング拠点の整備を進めるとともに、LNG 燃料船の普及に向けた取組を実施する。

さらに、低硫黄燃料油の低廉化・供給コスト削減に向けた具体的対応策等を検討し、関係業界が円滑に対応できるよう、適切な取組を実施する。

５．新技術（IoT、BD、AI 等）の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）

IoT、BD、AI 等の新技術によるデータの活用は、現在の物流の在り方を根底から覆し、革命的な変化をもたらすものである。こうした新技術の積極活用により“物流革命”を目指す必要がある。

物流分野では、配送先、荷量、品目、荷姿等が毎回異なることから、単純作業の反復ではなく状況に応じた的確な対応が必要となり、機械化・自動化が難しい面がある。しかしながら、今後、人材不足が更に課題となる中で、IoT、BD、AI 等の新技術によるデータの活用は、効率性の飛躍的な向上や、サプライチェーンの最適化をもたらすものであり、新たに高い付加価値を生み出す上で重要である。

また、IoT、BD、AI 等の新技術によるデータの活用は、１．～４．を効果的に実施していく上で有効な手段となるものであり、こうした観点からも、これら新技術の有効活用が必要となる。このため、必要な仕組みの導入やインフラ面等の事業環境整備を進める。

また、物流分野において IoT、BD、AI 等の新技術を活用したシステムや機器の新規産業が創出され、成長することは、我が国の産業の国際競争力強化の観点からも重要であるとともに、そうした新規産業の海外展開が進むことが期待される。

（１）IoT、BD、AI 等の活用によるサプライチェーン全体の最適化

深刻な人材不足等、物流を巡る環境が危機的な状況にある中で、例えば１．で述べた複数事業者の連携・共同物流の促進等、１．～４．の実現を図る上で、IoT、BD、AI 等の新技術の横断的な活用を通じ、物流分野における膨大なデータを収集・解析することにより、飛躍的な効率性の向上とサプライチェーン全体での最適化を実現させる。

例えば、製・配・販の連携において、小売事業者が保有する膨大な販売デー

タのメーカー及び卸売事業者との共有、気象データ等をAI解析した需要予測の製・配・販での共有、RFID の活用等により、サプライチェーン全体を最適化・効率化し、在庫日数、欠品件数や輸送コストを削減する。また、IoT技術の活用を通じて、荷主・物流事業者間、荷主間や物流事業者間において、荷物データやトラックの位置データ等を共有することで、より正確な需給のマッチングを図る。その結果、ピークの平準化、荷待ち時間の短縮、積載率の向上等が可能となる。さらに、港湾においてもIoTやAIを活用することで、ターミナル運営の効率化を図る。

なお、データの共有にあたっては、関係者間の信頼・信用の確保が重要である。

こうしたIoT、BD、AI等の新技術を横断的かつ効果的に活用し、物流の生産性を高めるとともに、CO_2の排出量を抑え、効率的かつサステイナブルなサプライチェーンを構築する。

（２）隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化

新技術の活用については、幹線、ラストマイル等の輸送の飛躍的な効率化・高付加価値化の観点から大きな可能性を有しており、安全性を確保しつつ、少ないドライバーで荷物を効率的に運送できるようにするため、世界に先駆けた自動運転の社会実装を進める。

特に、ドライバー不足の解消が期待される後続車無人の隊列走行の商業化を目指して、高速道路での後続無人での隊列走行を実現させる。このため、後続車有人システム及び後続車無人システムの公道実証実験に向け、安全を確保する車間距離に関連した事項について検討し、具体的な走行場所や走行方法を確定した走行計画を整備する。あわせてダブル連結トラックの実験の状況も踏まえ、隊列走行に用いる技術や実証の成果や運用ルール等に応じ、インフラ面等の事業環境を検討する。

加えて、高速道路の料金施策など利用者がETC2.0のメリットを実感できる施策を推進し、ETC2.0 等の装着によるコネクテッドカーとしてのトラックの早期普及を図るとともに、運行の安定性・効率性を高める先進的な車両技術の導入を促進する。

（３）ドローンの物流への導入による空の産業革命

ドローンの活用により、物流の効率化や省人化を目指し、取組を進める。具体的には、山間部等における荷物配送の本格化等を図るため、実証フィールド

の活用を通じて、機体の性能評価基準を策定し、複数の機体の同時活動を可能とする運航管理システム・衝突回避技術等の開発や国際標準化を進める。また、航空法に基づく許可・承認の制度等について、安全性を確保しつつ、補助者を配置しない目視外飛行等の実現に向け必要な仕組みを検討する。こうした取組に際しては、セキュリティの確保やプライバシー保護等のリスク対策の観点も考慮する。

（４）物流施設での革新的な生産性向上と省力化

IoT、BD、AI の活用により、物流全体の効率化に資する物流施設の最適配置を進めるとともに、自動搬送、ピッキング等のロボット機器の導入を通じて流通加工や、検品も含めた庫内作業の省人化を促進する。トラックから倉庫への積込み・取卸し等を行う入出荷場等の輸送と現場との接点での作業や配送管理について、ロボットにより一貫した自動化が実現できるよう取組を進める。また、物資の形状等から自動化が困難な場合においても、例えば、現場作業の負担を軽減するためアシストスーツの軽量化等の性能向上を進めるなど、物流の現場で人による柔軟性と機械による効率性とをうまく組み合わせることにより、物流施設が果たす多様な機能が引き続き発揮されていくよう、IoT、BD、AI 等を活用した物流施設内の自動化・機械化による生産性の向上及び省力化を図る。

（５）船舶の IoT 化・自動運航船

IoT 技術やビッグデータを活用することにより、①陸上からリアルタイムでの船舶の機器監視や不具合発生時の迅速なサポートの実施、②天候等の予測情報を活用した効率的なルートや航行速度の設定、③船舶が輻輳する航路における交通管制等により、効率的な船舶の航行を可能とする。また、自動運航船を社会に取り入れるため、研究開発や基準・ルールの整備などによる海上交通の高度化を進めるための取組を行う。

６．人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等（＝育てる）

物流がその機能を果たしていくためには、それを支える多種多様な人材が必要不可欠である。現場を支える人材の確保・育成に加え、関係者間の連携を促進

し物流の効率化・高付加価値化を図ることのできる提案力のある人材の確保・育成等を図る。

加えて、持続的で効率的な物流の提供の観点から、荷主でもある消費者に対して、物流の果たしている役割や特性が理解され、また利用されるよう、啓発活動を行う。

（１）物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

国内における物流現場の多様な人材の確保に資するよう働き方改革等を通じて環境を整備する。

トラック運送業については、荷主とトラック事業者が連携・協働した長時間労働改善の取組の支援などを通じて、働き方改革を推進し、労働条件の改善を図ることに加え、運行形態の見直しや荷役分離等のドライバーの負担を軽減するための方策を通じて女性や若者を含めた多様な人材が活躍できる環境整備を図る。

内航船員については、安定的な海上輸送確保のため、引き続き若年の優秀な船員の確保・育成策に取り組み、その主要な供給源である独立行政法人海技教育機構において、関係教育機関や関係団体等との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組み、教育内容の高度化を図る。併せて、船内居住環境・労働環境の向上を通じた若年船員の雇用促進による年齢構造の改善や働き方改革による生産性の向上のための取組等を行う。

また、アジア諸国における我が国企業の海外展開に資するよう現地の人材の育成等を図る。

高度化する物流システム・マネジメントを企画・設計・管理する人材の育成については、欧米企業ではサプライチェーンやロジスティクスのマネジメントを担当する役員（CSCO(Chief Supply Chain Officer)や CLO(Chief Logistics Officer)）が置かれる例もあることを踏まえ、こうした人材の重要性についての産業界での認識が高まるとともに、大学での物流に関する専門的な教育の充実が進むよう、関係者間での取組を促進するとともに、事業主における従業員の人材育成の取組を促進し、加えて物流に関する資格制度について周知等を図る。この際、IoT、BD、AI 等の新技術を活用して効率化等を図るために不可欠な情報技術分野の人材の育成も促進する。

（２）物流に対する理解を深めるための啓発活動

①国民一人一人が、物流の利用者の一員として物流全体について配慮した上で行動を選択するよう、物流の社会的役割や物流が抱える課題に対する理解を深める、②物流業界の果たす役割に相応しい評価が行われるよう、物流サービスが提供する付加価値についての認識を高める、③物流が持続的にその機能を発揮できるよう、協力を得られる環境を作っていく、ことを目指して啓発活動に取り組む。例えば、民間団体と連携した現場見学の実施、物流の社会的役割や抱える課題等に対する理解を深めるためのコンテンツの作成や教育等の機会を通じた理解の増進を促進する。

こうした取組を通じて、国民が物流に対して親しみを持つことによって、物流分野を支える人材の裾野を広げる。

加えて、経済界や荷主に対して、サプライチェーン全体の効率化や物流の生産性向上の必要性等への理解を求めるため、啓発活動等を行う。

我が国の経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流がその機能を十分に発揮していくため、これら６つの視点からの取組の推進を通じて、「強い物流」の構築を図っていく。

Ⅳ．今後の推進体制

本大綱は、物流に対するニーズが変化・複雑化し、また他方で第４次産業革命とともに IoT、BD、AI 等の新技術が登場するなど現在物流をとりまく環境が大きく変化していることに鑑み、また、交通政策基本計画（平成 27 年２月 13 日閣議決定）等の他の政府計画との整合性を考慮して、計画期間は 2020 年度までとする。さらに我が国経済社会と物流を取り巻く状況が計画期間内に大きく変化した場合には、必要に応じて本大綱の改定を行うこととする。

また、本大綱で示された方向性に基づいて具体的な施策を政府が一体となって計画的に実施していくため、総合物流施策推進プログラムを策定し、PDCA（Plan-Do-Check-Act）方式により進捗管理を行うとともに、施策の検証を通して必要な修正を行うことにより、予定する効果が発揮されるようにしていくこととする。

なお、物流施策の円滑な推進に当たっては、関係省庁や荷主、物流事業者といった民間との連携が重要となることはもちろんのこと、各省庁の地方支分部局や、地方自治体といった公的主体との連携を強化していくことも重要である。