

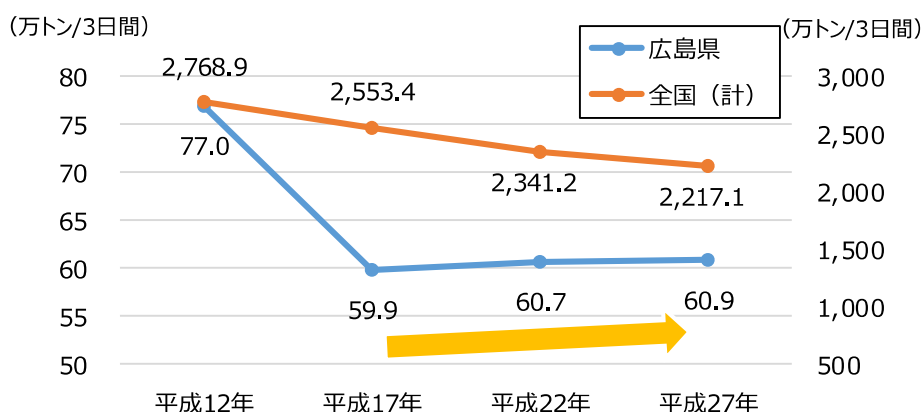
第3部 広域的な交通の現況と課題

1章 物流に係る現況

1-1 県内貨物輸送量の推移

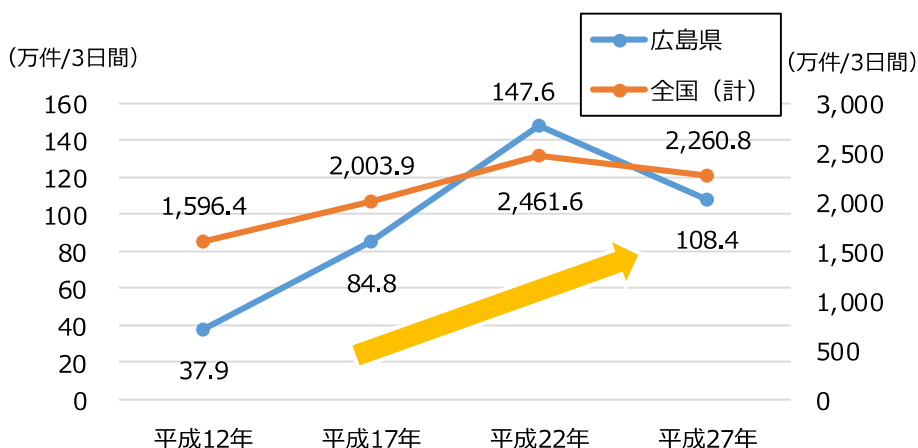
貨物輸送量（重量）は、全国的には減少傾向にある中、広島県内は近年微増しており、貨物輸送量（件数）は、全国及び広島県ともに増加傾向にあります。

図表 発都道府県・流動量（重量）の推移



資料：全国貨物純流動調査（物流センサス）

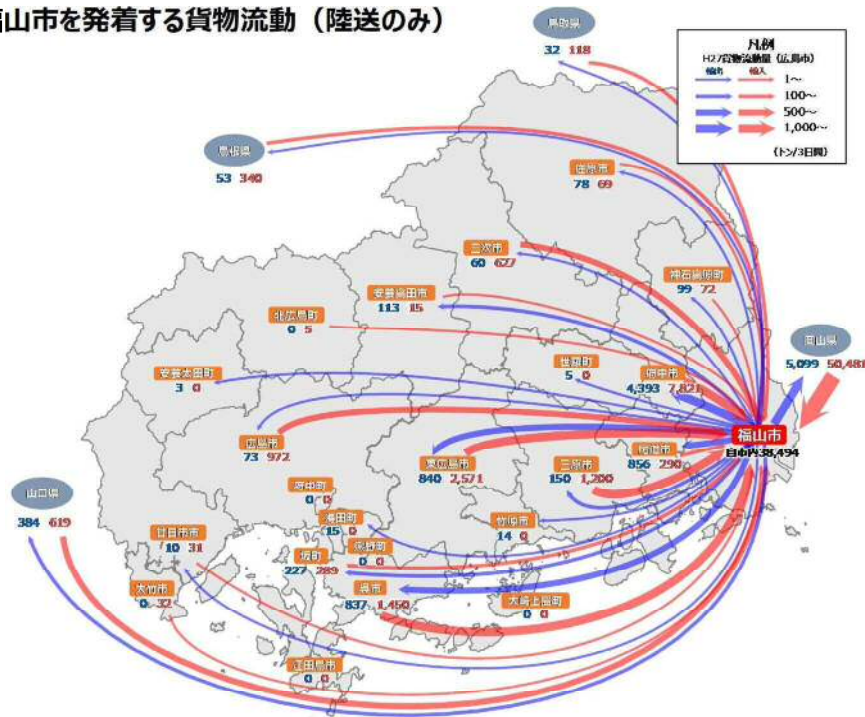
図表 発都道府県・流動量（件数）の推移



資料：全国貨物純流動調査（物流センサス）

福山市を発着とする貨物は、隣接市町だけでなく、西部の広島市、呉市、東広島市、北部の三次市などの移動が多い状況です。また、隣接する岡山県との移動が特に多い状況です。

図表 福山市を発着する貨物流動（陸送のみ）



資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

広島県の都市計画区域マスタープランにおける3つの圏域（広島、備後、備北）における貨物流動を見ると、圏域内に留まらず、域外においても約半数が移動しています。県内の圏域間での流動を見ると、広島圏域と備後圏域、備北圏域から広島圏域への流動が多い状況です。

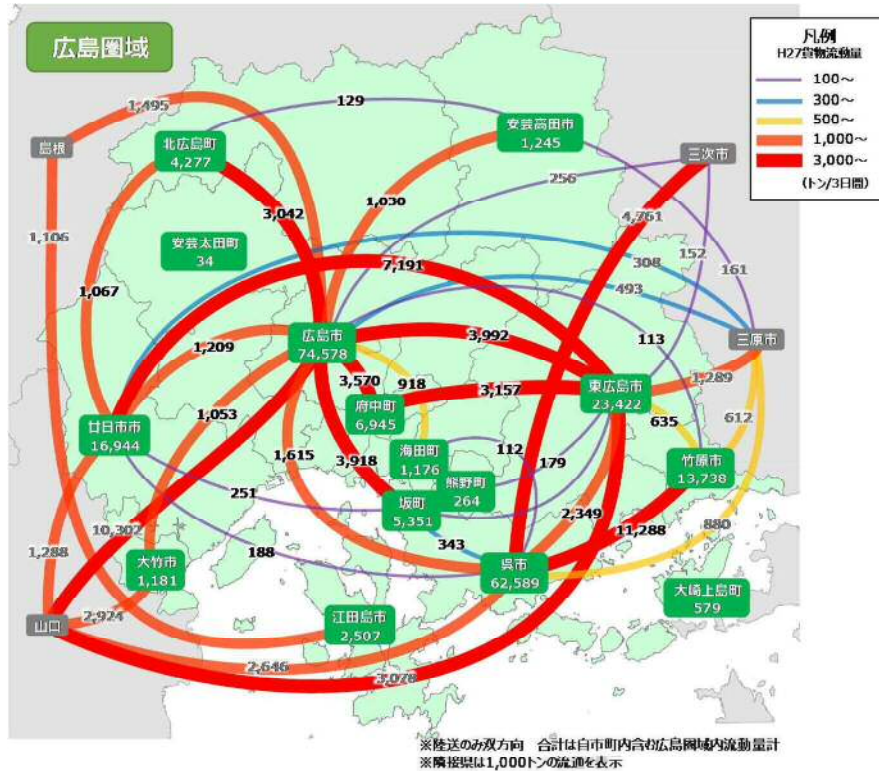
図表 県内の貨物流動（陸送のみ）



資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

広島圏域内の貨物は、広島市を中心として活発に流動しており、特に廿日市市～東広島市間、府中町～東広島市間、呉市～竹原市間との流動が特に多くなっています。

図表 広島圏域内及び隣接縣市町の貨物流動（陸送のみ）



備後圏域内の貨物は、福山市を中心として活発に流動しており、特に福山市～府中市間との流動が多くなっています。

図表 備後圏域・備北圏域内及び隣接縣市町の貨物流動（陸送のみ）

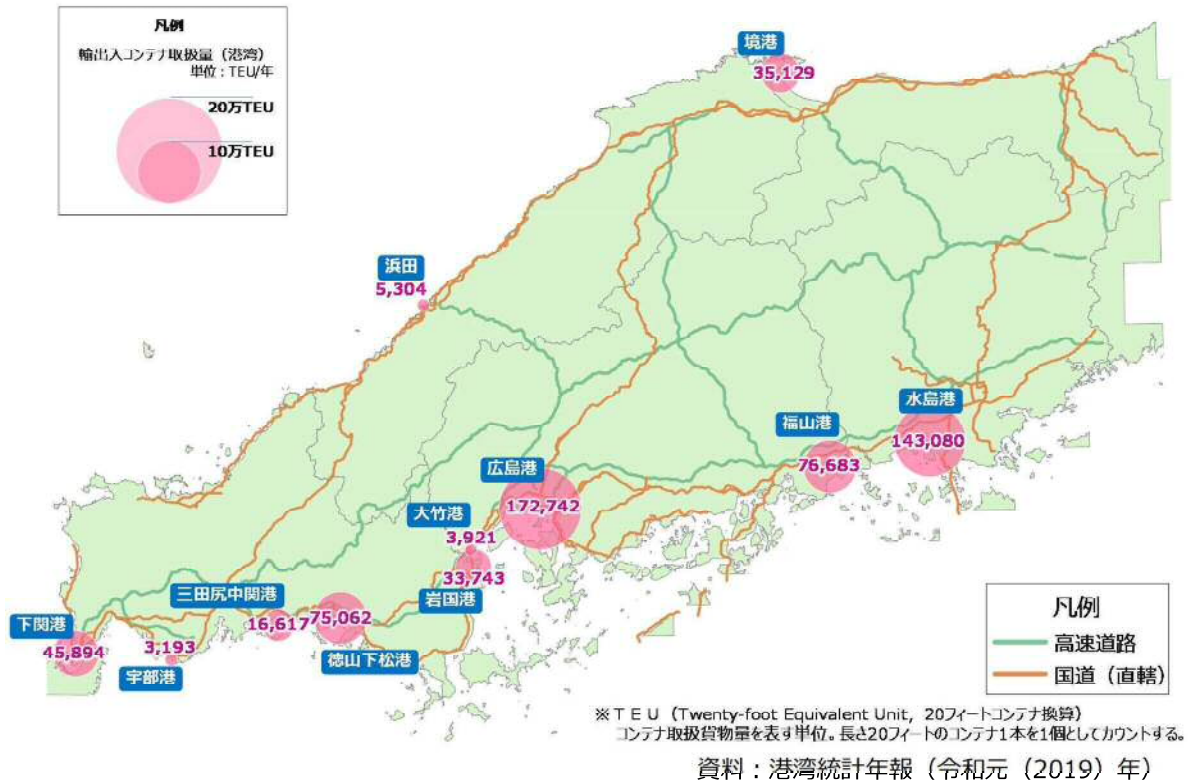


資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

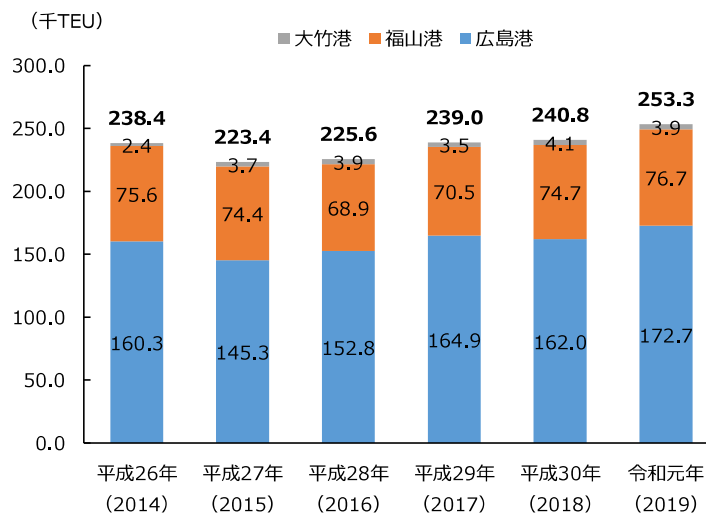
1-3 海運による貨物流動

広島県の港湾における輸出入コンテナ取扱量は増加傾向で推移しています。このような中、後背地に工業団地や物流拠点等を有する国際拠点港湾「広島港」が、中国・四国地方において中心的な役割を担っています。また、重要港湾「福山港」は広島港、水島港、に続き中国地方第3位のコンテナ取扱量を有しています。

図表 中国地方の港湾別輸出入コンテナ貨物取扱量



図表 県内港湾における輸出入コンテナ取扱量の推移



資料: 港湾統計年報

県内では、広島港が5航路（17～18便/週）、福山港が3航路（11便/週）の外貿コンテナ定期航路を有し、国外貿易の拠点となっています。内貿定期航路は、広島港が4航路、福山港が1航路、呉港が1航路を有しており、国内の交流拠点となっています。各取扱品目別の輸入量では、福山港（1品目）、呉港（1品目）で全国1位の品目を有するなど、個別品目の輸入拠点として重要な役割を担っています。また、大竹港を有する大竹市は、パルプ、化学繊維、石油化学等が基幹産業であり、1事業所当たりの従業者数及び製造出荷額等が県内2位となっています。大竹港の取扱品目はこれら基幹産業関連品目で占められており、重要な役割を担っています。

図表 本県の港湾別コンテナ定期航路数



資料：国土交通省中国地方整備局港湾空港部航路検索（令和2年5月末時点）
※広島港内貿コンテナ定期航路のうち、便数が不明な航路は除く

図表 主要港湾の取扱貨物量（単位：FT）

順位	港湾名	取扱量
1	東京港	49,786,598
2	名古屋港	48,707,011
3	神戸港	43,632,406
4	横浜港	42,793,962
5	大阪港	34,193,728
6	博多港	16,498,053
7	北九州港	8,305,969
8	清水港	6,266,827
9	熊本港	6,034,136
10	那覇港	4,714,925
13	広島港	2,216,658
32	福山港	452,767

資料：R1, 港湾統計（港湾取扱貨物量等の現況）
※FT（フット）
港湾取扱貨物量を表す単位。容積1.13立方メートル又は重量1,000kgを1FT（フットトン）とし、容積、重量のどちらか大きい方をもって計算する。

図表 全国上位の港湾関係データ

港湾	項目	数量	全国順位
広島港	船舶乗降人員数	2,069,625 人	8
	年間入港船舶隻数	48,081 隻	4
	コンテナ取扱量	278,663 TEU	12
	クルーズ船寄港数	60 回	12
呉港	完成自動車輸出数	3,780,352 トン数	5
	年間入港船舶隻数	30,787 隻	20
	鋼材移出数	7,159,592 トン数	3
尾道糸崎港	原木輸入数	984,678 トン数	1
	年間入港船舶隻数	40,694 隻	8
福山港	原木輸入数	383,785 トン数	3
	コンテナ取扱量	82,769 TEU	24
	鉄鉱石輸入数	17,658,522 トン数	1
	石炭輸入数	7,937,193 トン数	4
	鋼材輸出数	5,025,857 トン数	1
	砂利・砂移出数	2,576,534 トン数	5

資料：H30, R1 港湾統計，2019年の我が国のクルーズ等の動向
2019年の国内各港のコンテナ取扱貨物量（国交省）

図表 県内1事業所当たりの従業者数及び製造出荷額等

順位	従業者数	製造品出荷額
1	府中町	府中町
2	大竹市	大竹市
3	海田町	大崎上島町

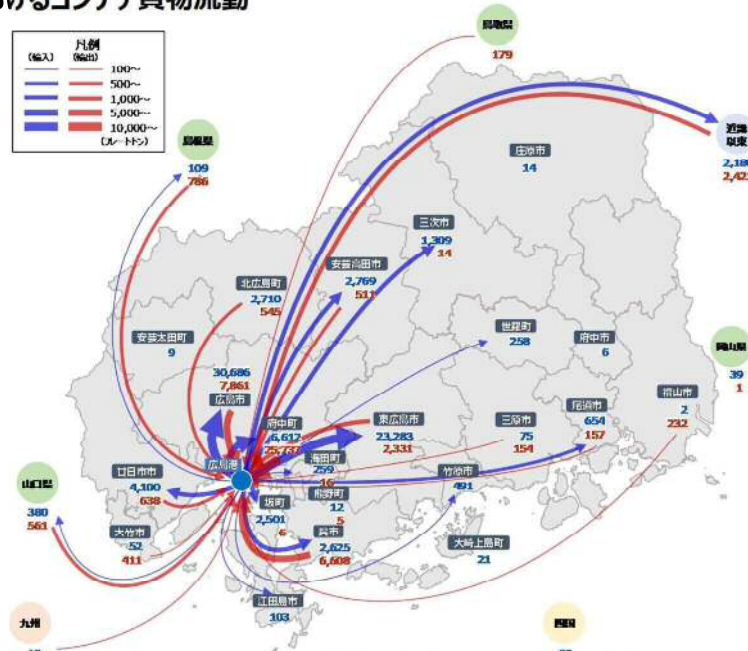
図表 大竹市・大竹港の主な取扱品目

順位	大竹市 (製造品出荷額)	大竹港 (申告価格)
1	化学工業	化学工業
2	プラスチック製品製造業	軽工業品
3	金属製品製造業	鉱産品

資料：平成28年経済センサス，平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

「広島港」におけるコンテナ貨物の流動は、県内については、搬出は広島市、東広島市が多く、搬入は府中町、広島市が多くなっています。また、県南西部の廿日市市から県北部の三次市までの市町においても一定量が移動しています。県外についても、近畿以東や島根県などにおいて一定量が移動しています。

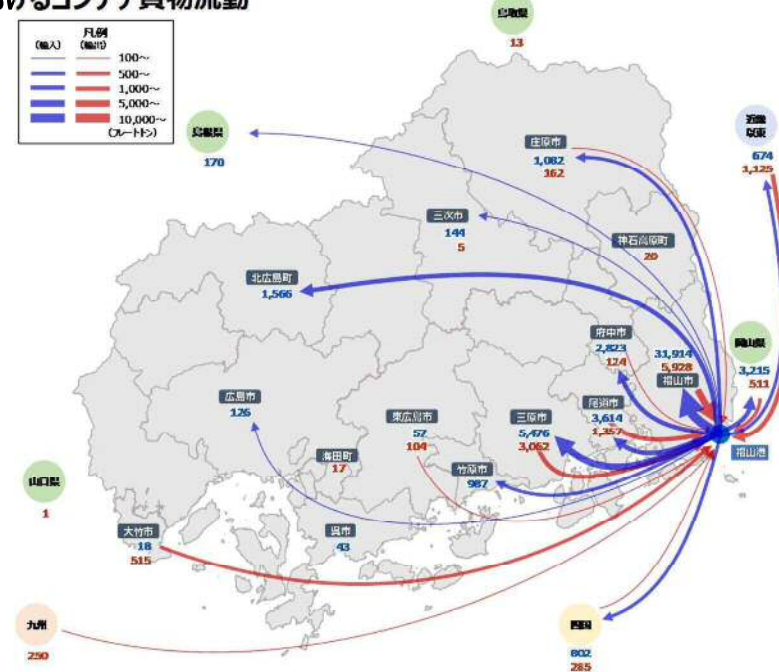
図表 広島港におけるコンテナ貨物流動



資料：平成 25 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査
 ※トレーラー、はしけ・船舶・フェリー、貨車、ターミナル内移動、その他のうち、トレーラーのみで集計

「福山港」におけるコンテナ貨物の流動は、県内については、搬出・搬入とも福山市、三原市が多くなっています。また、広島圏域や備北圏域の市町においても一定量が移動しています。県外についても、岡山県、四国、近畿以東などにおいて一定量が移動しています。

図表 福山港におけるコンテナ貨物流動

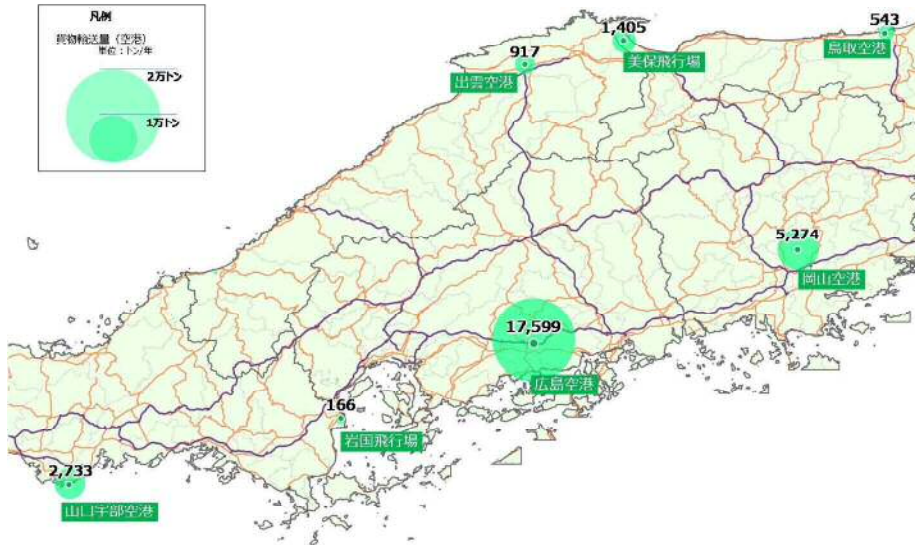


資料：平成 25 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査
 ※トレーラー、はしけ・船舶・フェリー、貨車、ターミナル内移動、その他のうち、トレーラーのみで集計

1-4 空輸による貨物流動

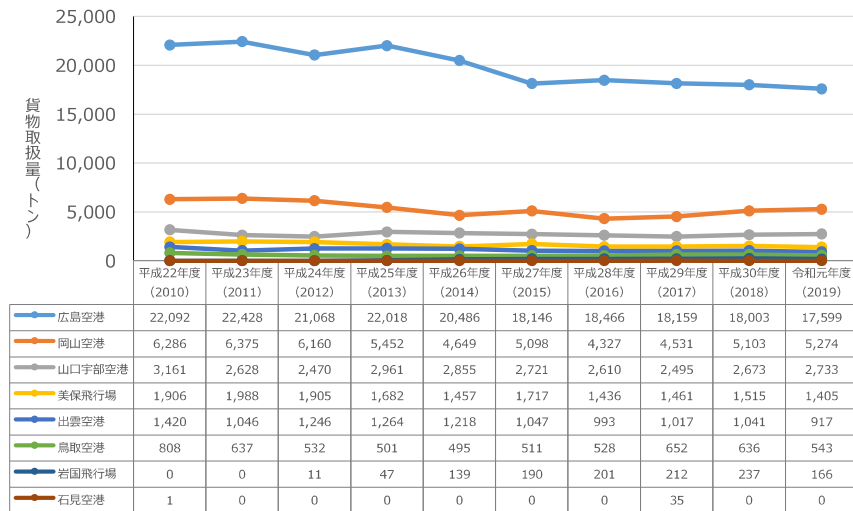
空港を利用する貨物輸送量は、低下傾向にあります。このような中、「広島空港」が中国地方全体の約 6 割（令和元年度全国 10 位／71 位）を占めており、航空物流の中心的な役割を担っています。また、広島空港の空港別国内取扱量は「羽田空港」が全体の約 9 割を占めており、国別国際取扱貨物量は「中国」が全体の約 8 割を占めています。

図表 中国地方の空港別貨物輸送量



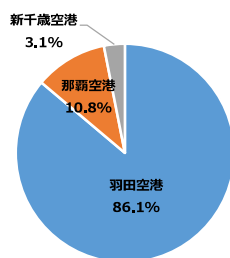
資料：空港管理状況調査（令和元年度）

図表 中国地方における空港別貨物輸送量の推移



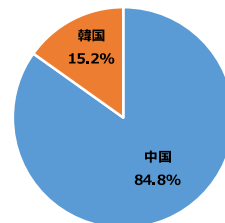
資料：空港管理状況調査

図表 空港別国内取扱貨物量の割合



資料：平成 30 年度航空輸送統計年報

図表 国別国際取扱貨物量の割合

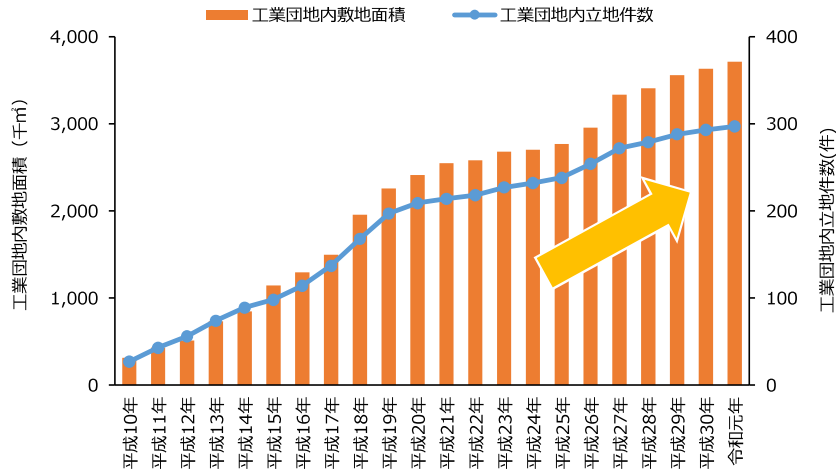


資料：平成 30 年度国際貨物流動調査

1-5 工業団地・産業団地の立地状況

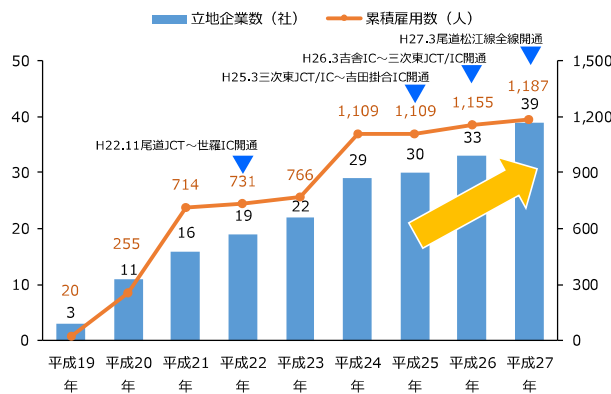
本県には約 120 箇所の工業団地・産業団地があり、多くは高規格道路沿線に立地しています。また、近年は尾道松江線及東広島呉道路の供用開始に伴い、これらの沿線での立地企業が増えています。

図表 平成 10 年からの累積工業団地内立地件数（件）、累積工業団地内敷地面積（千㎡）の推移



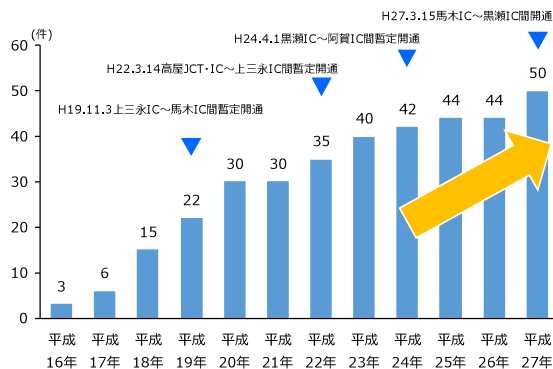
資料：経済産業省 工場立地動向調査

図表 尾道松江沿線（尾道市・三次工業団地）の立地企業数と雇用数



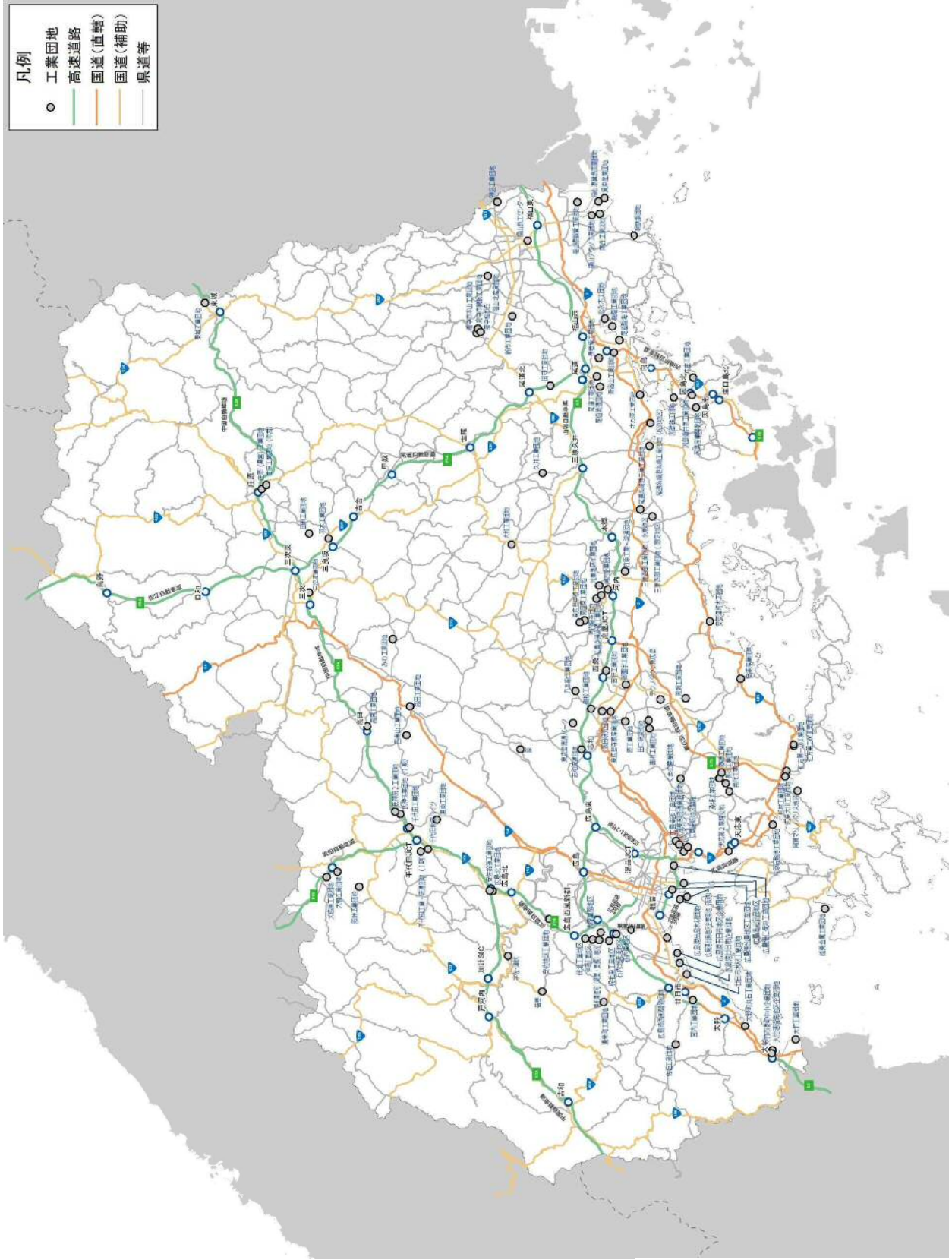
資料：尾道市の一定規模（投資資本5千万以上の向上等）の新設・増設数，三次工業団地の新設数の合計値（尾道市・三次市より提供）

図表 東広島・呉自動車沿線（東広島市・呉市）の立地企業数



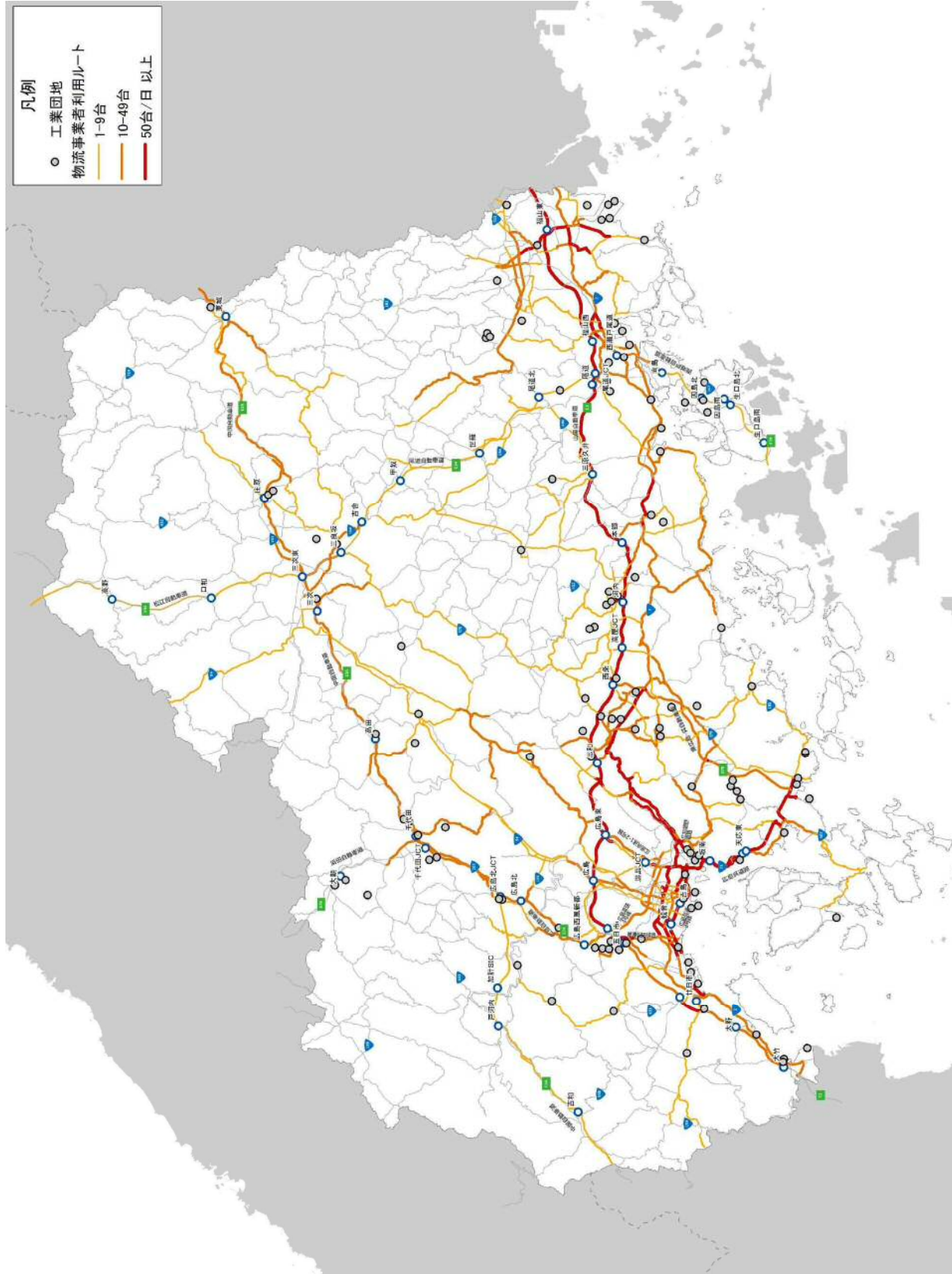
資料：東広島市・呉市提供

図表 県内の主な工業団地・産業団地の位置図



令和元年7月に、県内の産業団地に立地されている企業(2,430事業所)を対象に、産業団地を発着地とする道路利用状況を把握するためのアンケート調査を実施し、現状の利用ルートに関して373事業所(回収率約15.3%)から456件の回答を頂きました。その結果として、工業団地・産業団地を発着する物流車両は、山陽側に位置する高規格道路や一般国道2号など広域的な交通を受け持つ路線を多く利用し、また、それらと産業団地を結ぶ各種国・県道が利用されています。

図表 工業団地・産業団地を発着する物流車両の利用路線 (n=456)



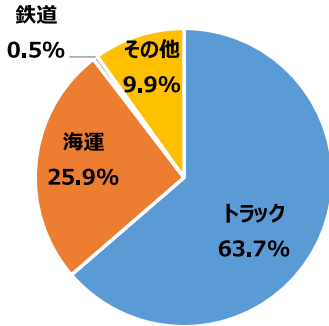
資料：物流ルートに関するアンケート調査（令和元年7月）

1-6 貨物輸送の交通手段割合

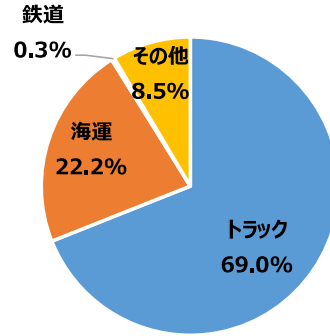
本県の貨物輸送量の交通手段割合は、トラック輸送が約6～7割と最も大きく、トラックによる陸送がメインとなっています。また、海運は約2～3割となっており、コンテナ定期航路等を有する港を発着する陸送が多いことが伺えます。

なお、一般的に貨物輸送は、短距離の輸送ほど自動車のシェアが高く、長距離ほど海運の占める割合が増加する傾向にあります。

図表 代表手段機関分担率（出荷ベース）

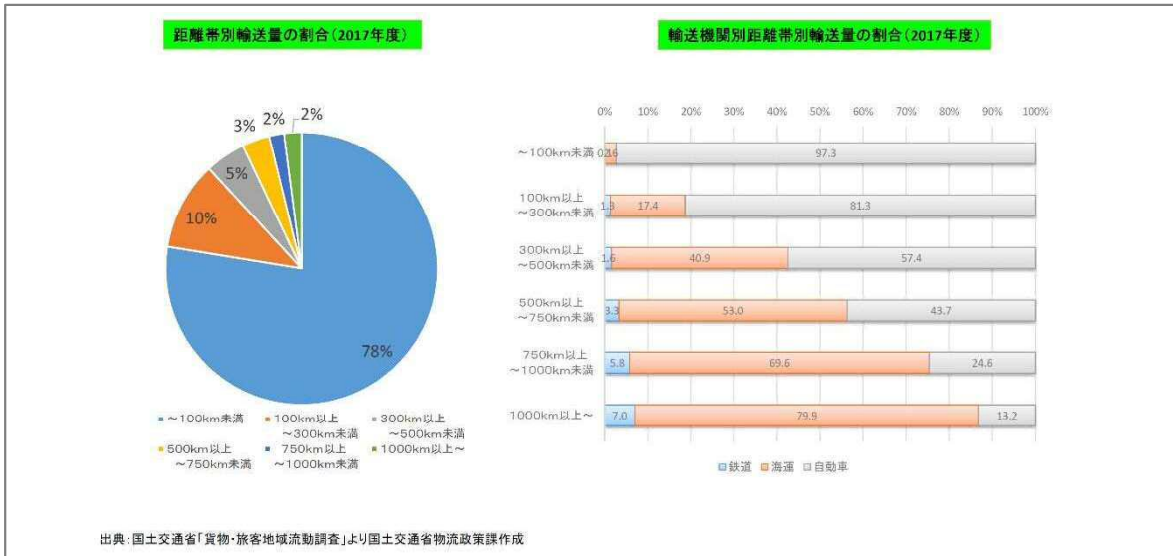


図表 代表手段機関分担率（仕入ベース）



資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

図表 輸送機関別距離帯別の輸送量の割合

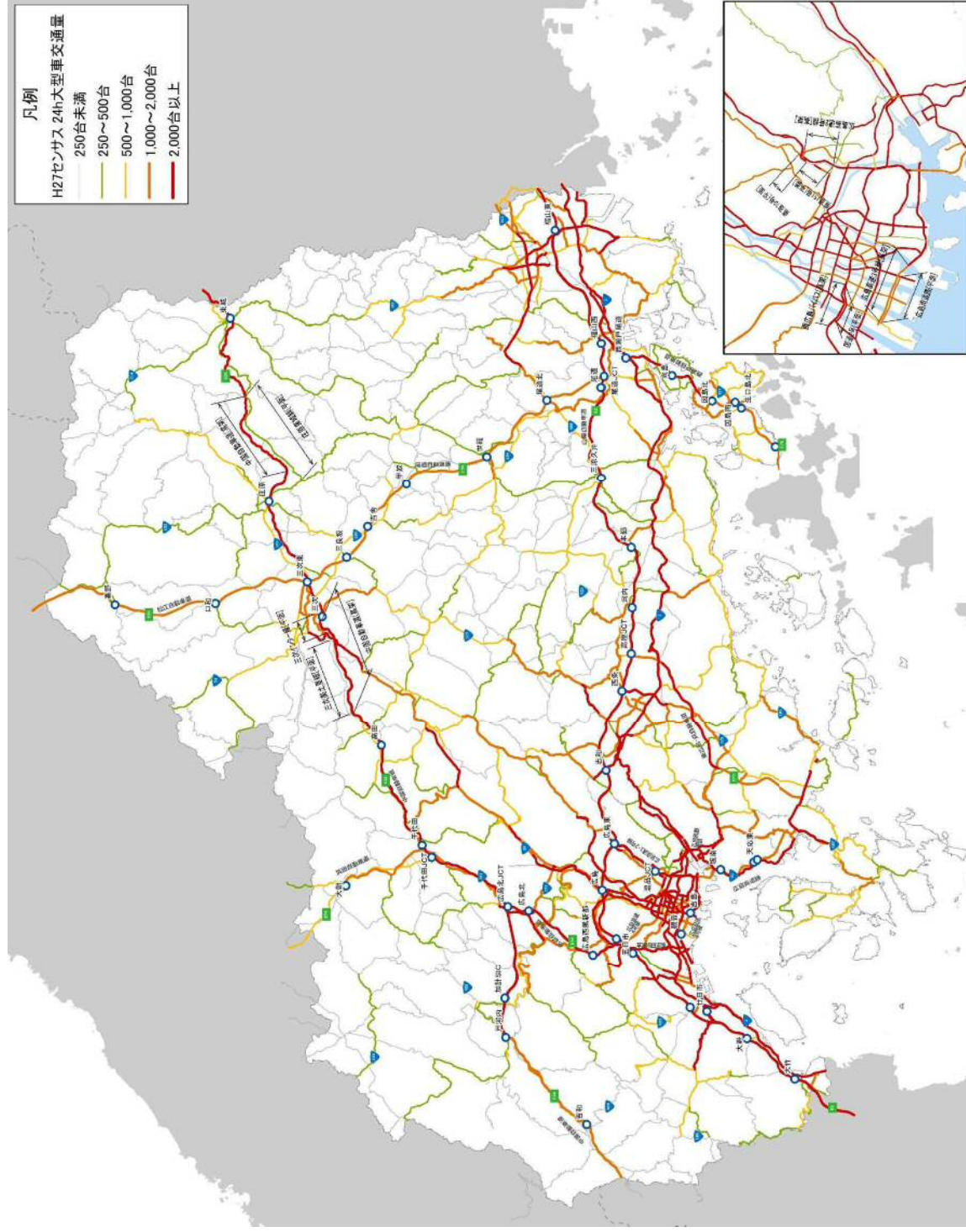


資料：国土交通省

1-7 貨物自動車の主な利用路線

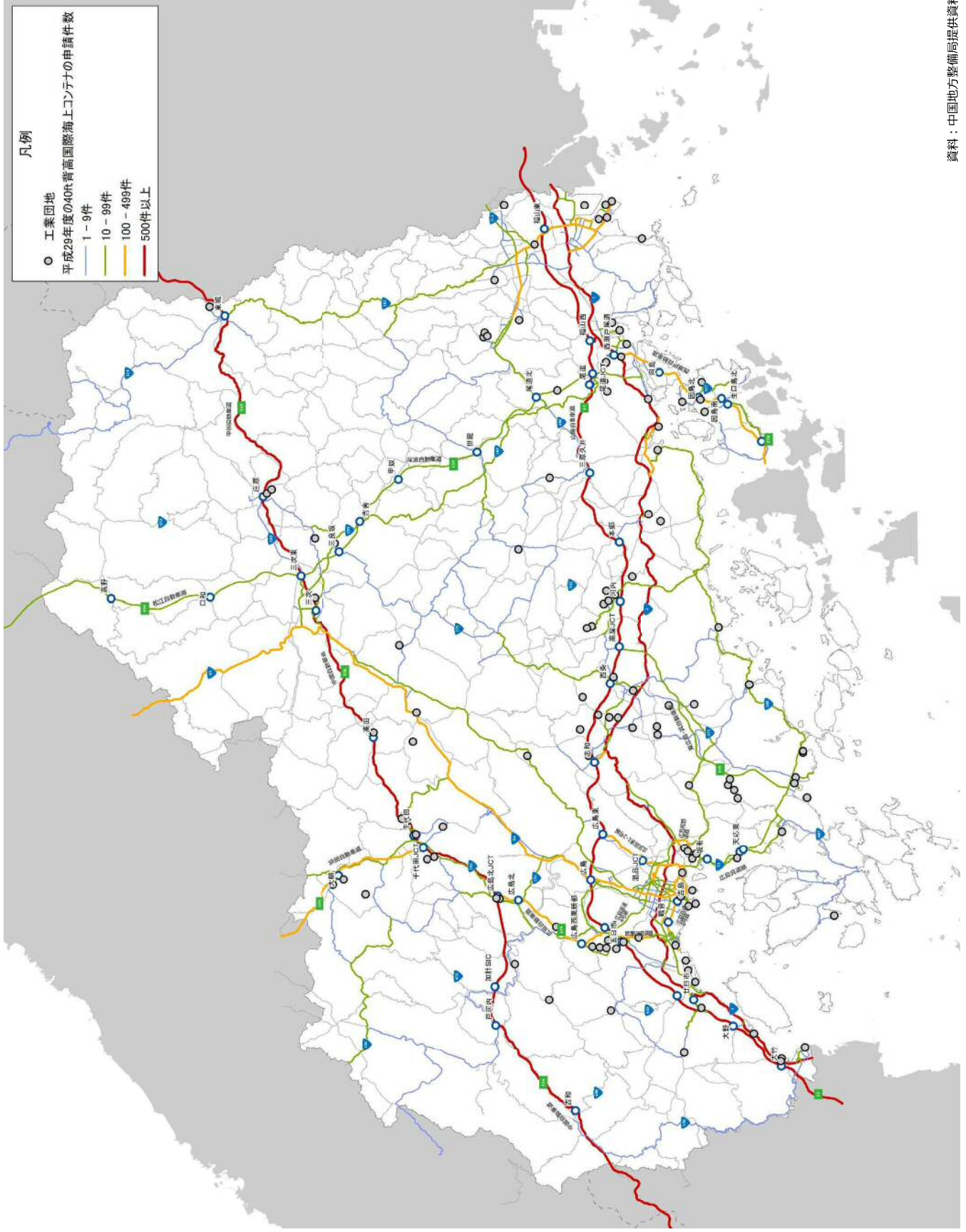
貨物自動車の主な利用路線を見ると、多くの交通は、物流の大動脈である山陽自動車道、中国自動車道、東山陽自動車道、尾道松江線、東広島自動車道、しまなみ海道、国道54号、広島呉道路等の路線が利用されています。また、広島港、福山港、工業団地等の主要な物流拠点からそれらの路線へアクセスする多くの路線も利用されています。

図表 大型車交通量



資料：平成 27 年度道路交通センサス

図表 特車 (40ft 背高国際海上コンテナ車) 許可申請ルート



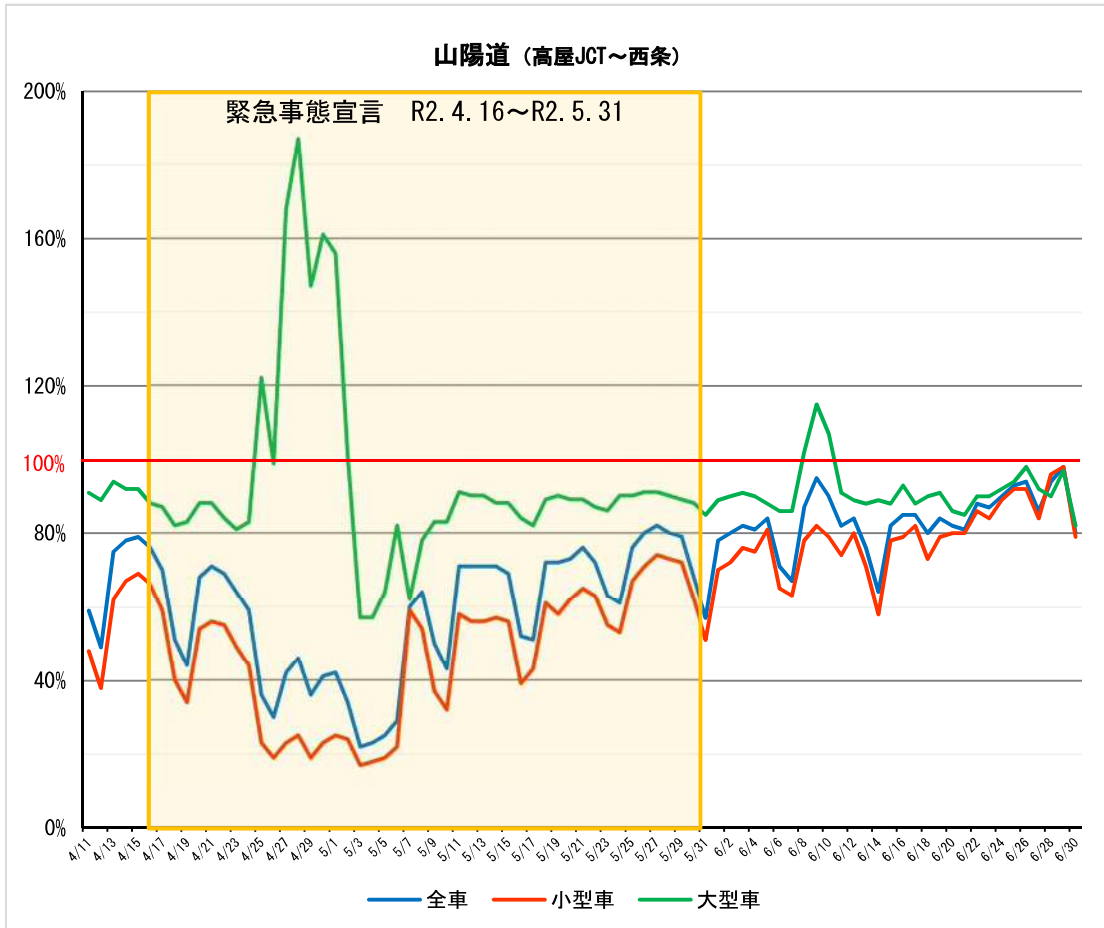
1-8 新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年4月16日に緊急事態宣言の対象が広島県を含め全国に拡大され、各自治体から不要不急の外出や都道府県を跨ぐ移動の自粛が要請されたことに伴い、高速道路の交通量も大幅な減少がみられました。

山陽自動車道（高屋JCT～西条IC）における令和2年4月～5月の交通量を前年同期と比較すると、全体交通量は平均して約4割、最大で約8割の減少が生じていますが、物流機能を担う大型車の交通量は平均して約9割に留まっています。

こうした緊急事態宣言のような有事においても、物流は持続的にサービスを提供し続けなければならないエッセンシャルワークであり、それを支える道路ネットワークは国民生活に欠かすことのできない社会基盤であることがわかります。

図表 山陽自動車道（高屋JCT～西条IC）における令和2年4～5月の交通量対前年比



令和2年4月25日～5月6日の前年数値は、平成31年4月27日～5月8日の12日間平均値

令和2年4月25日～5月6日以外の前年数値は、前年の同週同曜日の数値

資料：西日本高速道路株式会社