

## 運輸

道外から北海道へは年間約1,200万人の旅客が訪れており、その大半は航空機を利用、出発地では関東甲信が多くなっている。一方、北海道と道外を結ぶ貨物の動きをみると、品目は化学や金属機械等の工業品が中心である。輸送手段は海運がメインであり、苫小牧港が北海道の物流の玄関口の役割を果たしている。

### 1. 北海道と道外を結ぶ旅客の動き

平成16年度旅客地域流動調査によると(表1)、道外から北海道へは約1,200万人が訪れている。これを利用輸送機関別にみると、航空が圧倒的に多く1,058万人(89.7%)、大きく離れて次がJRの79万人(6.7%)、旅客船が35万人(2.9%)、自動車が9万人(0.7%)となっている。また、出発地を全国10ブロック別<sup>1</sup>にみると、関東甲信から北海道に向かう旅客が705万人と最も多く、次いで関西156万人、東北142万人となっている。なお、JR利用者の61%、そして旅客船利用者の59%は、隣接している東北からの旅客である。

1 北海道、東北(新潟県含む)、関東甲信、北陸、東海、関西、中国、四国、九州、沖縄の10ブロック。

<表1 輸送機関別輸送人員(道外 北海道着、平成16年度)>

単位:千人

	全機関		JR		自動車		旅客船		航空	
	輸送人員	全国比	輸送人員	全国比	輸送人員	全国比	輸送人員	全国比	輸送人員	全国比
道外発	11,792	100.0	785	6.7	87	0.7	345	2.9	10,576	89.7
東北	1,417	12.0	479	4.1	82	0.7	205	1.7	652	5.5
関東甲信	7,051	59.8	247	2.1	2	0.0	81	0.7	6,721	57.0
北陸	249	2.1	11	0.1	0	0.0	33	0.3	205	1.7
東海	29	0.2	1	0.0	0	0.0	0	0.0	28	0.2
関西	1,560	13.2	27	0.2	0	0.0	17	0.1	1,516	12.9
中国	190	1.6	3	0.0	0	0.0	0	0.0	187	1.6
四国	40	0.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	40	0.3
九州	370	3.1	12	0.1	0	0.0	0	0.0	358	3.0
沖縄	65	0.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	65	0.6

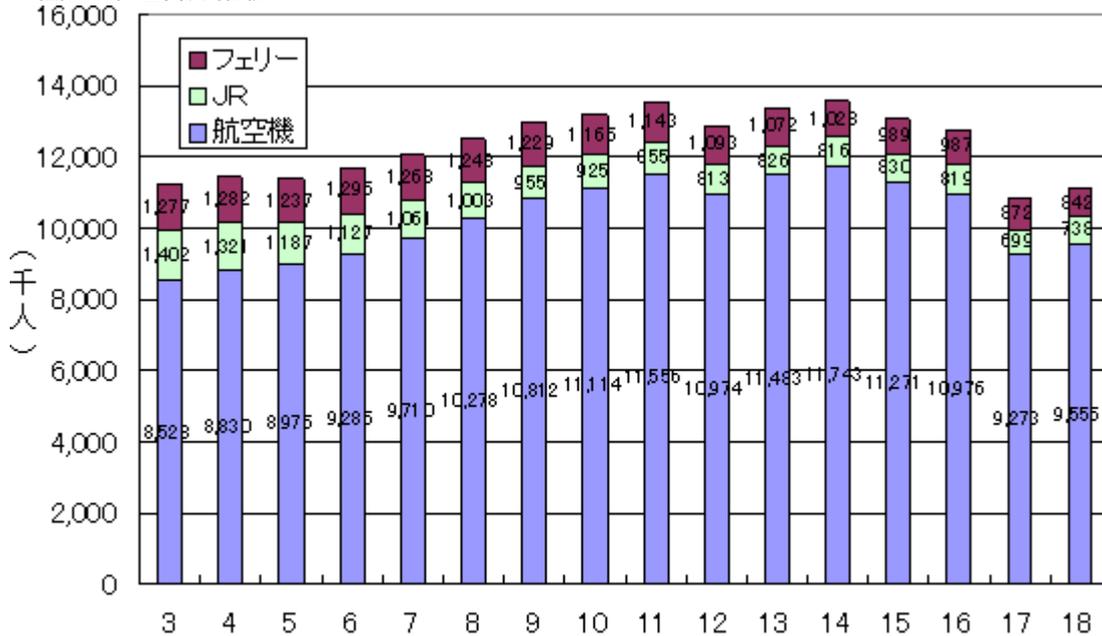
(資料)旅客地域流動調査

各項目の数値は四捨五入しており、合計と一致しない場合がある。以下同。

次に、平成3年度以降の来道客数の推移をみる(図1)。表1とは異なる統計だが、北海道観光連盟の調査では、来道客数は平成11年度に1,355万人を記録するまで一貫して増加していたものの、12年度は有珠山が噴火したことに伴って道外からの観光客が減少し、来道客数も1,280万人へと落ち込んだ。その後、14年度には1,358万人まで回復したものの、15年度から17年度にかけて減少傾向にある。但し、平成18年度に入って回復の兆しがみられてきている。

利用輸送機関別にみると、この間、JR及びフェリーは利用客が減少傾向にあり、来道客数の増加分は、専ら航空機が担ってきたことが分かる。

< 図1 来道客数推移 >



※平成18年度は1月までの累計。

(資料)北海道観光連盟

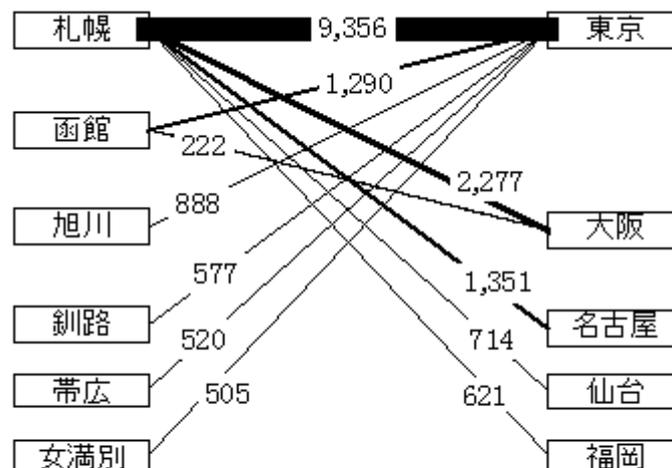
## 2. 輸送機関別にみた旅客の動き

はじめに、平成 17 年度航空輸送統計年報で北海道と道外を結ぶ航空機の輸送状況を見る(図2)。北海道内の「札幌(新千歳)」「函館」「女満別」「旭川」「帯広」「釧路」「稚内」「中標津」「紋別」の各空港は、東京や大阪、名古屋等と航空路線をもち、中でも「札幌」は、東北や北陸の諸都市とも多くの路線を開設している。

このうち輸送人員が最も多い路線は「札幌～東京(羽田・成田)」間で 936 万人となっており、同路線は「東京～福岡」や「東京～大阪」を抑えて全国1位となっている。

次に輸送人員が多いのは「札幌～大阪」の 228 万人で、以下、「札幌～名古屋」135 万人、「函館～東京」129 万人、「旭川～東京」89 万人となっている。なお、道東地域の「釧路」「帯広」「女満別」の三空港と東京を結ぶ路線は、それぞれ輸送人員が 50 万人台で拮抗している。

< 図2 航空路線別輸送人員(平成 17 年度) >  
<北海道> 単位:千人 <道外>



(資料)航空輸送統計年報

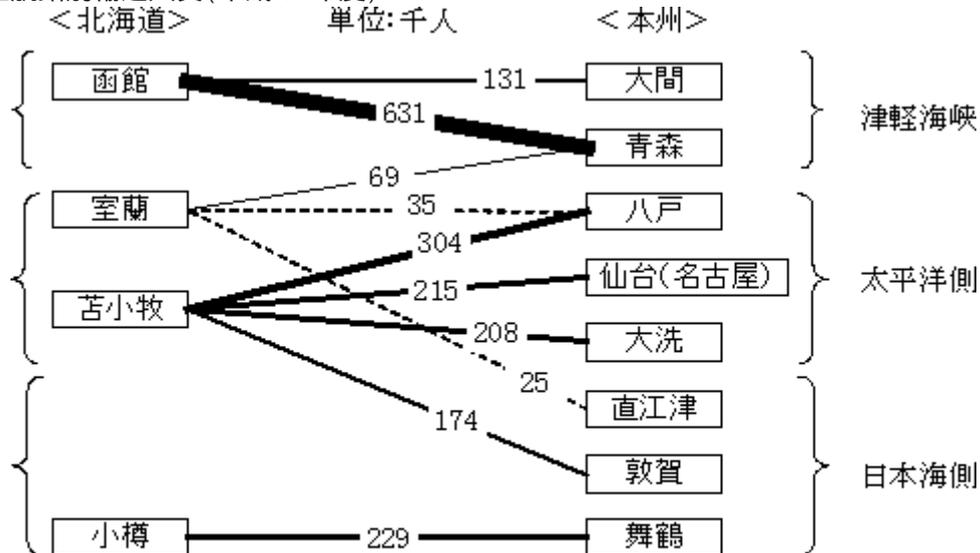
(注)東京は成田・羽田両空港、大阪は関西・伊丹両空港からなる。

続いて、北海道と道外を結ぶ旅客船の輸送状況を見る(図3)。北海道と本州を結ぶ定期海上航路は、津軽海

峡、太平洋側、日本海側の3つに大別することができ、それぞれ「函館」「室蘭及び苫小牧」「小樽」が起点となっている。

平成 17 年度北海道運輸局の調査によると、輸送人員が最も多い航路は、かつて旧国鉄の青函連絡船が就航していた「函館～青森」間(113km)の63万人で、次いで「苫小牧～八戸」(242km)の30万人となっている。なお「苫小牧」は、「仙台(最終は名古屋)」や茨城県の「大洗」、それに福井県の「敦賀」とも結ばれており、輸送人員はそれぞれ 22 万人、21 万人、17 万人となっている。三番目に輸送人員の多い航路は、北海道と関西を結ぶ「小樽～舞鶴」間(1,061km、「小樽～新潟」「小樽～敦賀」を含む)で、23 万人となっている。

< 図 3 海上航路別輸送人員(平成 17 年度) >



(資料)北海道運輸局

(注)小樽～舞鶴は～新潟～敦賀含む。苫小牧～敦賀は～秋田～新潟含む。

### 3. 北海道と道外を結ぶ貨物の動き

今度は、貨物の動きをみってみる(表2、表3)。平成 16 年度貨物地域流動調査によると、道外から北海道に向かう貨物は 3,794 万トンで、北海道から道外に向かう貨物 2,716 万トンの約 1.4 倍となっている。品目別にみると、「特種品」や「金属機械工業品」などは道外から北海道に向かう方が多いが、「紙・パルプ」等の「軽工業品」や「農水産品」などは北海道から道外に向かう方が多くなっている。

#### (1) 北海道発道外着貨物の動き

北海道から道外への貨物の輸送量を品目別にみると(表2)、最も多いのはセメントなどの「化学工業品」で、次いで紙などの「軽工業品」、石灰石や砂利などの「鉱産品」、鋼材などの「金属機械工業品」の順となっている。ブロック別にみると、関東甲信着が 1,340 万トンと全体の 49%をしめて最も多く、次いで東北が 621 万トンで 23%、関西が 266 万トンで 10%、東海が 224 万トンで 8%をしめている。なお、各ブロックにおける北海道発貨物の割合をみると、関東甲信は「鉱産品」、東北は「化学工業品」、東海は「金属機械工業品」、関西は「農水産品」がそれぞれ多くなっている。

#### (2) 道外発北海道着の貨物の動き

続いて、道外から北海道への貨物の輸送量を品目別にみると(表3)、最も多いのは「化学工業品」で、次いで「金属機械工業品」「鉱産品」「特種品」の順となっている。ブロック別では、関東甲信が 1,883 万トンと全体の 50%をしめて最も多く、次いで東北が 637 万トンで 17%、東海が 399 万トンで 11%、九州が 393 万トンで 10%をしめている。北海道に向かう各ブロックの貨物の割合をみると、関東甲信は「石油製品」等の「化学工業品」や「動植物性飼肥料」等の「特種品」、それに「金属機械工業品」等が多い。一方、東北は「石油製品」等の「化学工業品」、東海は「機械」等の「金属機械工業品」、九州は「鉱産品」がそれぞれ多くなっている。

総じてみると、北海道発着の貨物物流の品目は、「化学工業品」と「金属機械工業品」が中心となっている状況にあることが分かる。

<表2 品目別貨物輸送量(北海道 道外着、平成 16年度)>

単位:千トン

北海道発	総貨物	品目別								
		農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	特種品	その他
道外着	27,162	2,428	240	4,197	3,991	6,857	4,288	951	1,282	2,927
東北	6,213	190	9	370	485	3,408	986	197	49	518
関東甲信	13,405	1,328	133	3,127	1,664	2,445	2,100	555	803	1,249
北陸	1,447	176	38	8	456	362	289	35	21	62
東海	2,237	113	35	60	907	315	409	53	14	330
関西	2,658	490	1	352	332	187	467	96	319	413
中国	495	38	20	120	25	119	38	0	23	114
四国	190	38	1	54	8	5	0	0	32	52
九州	509	48	3	105	113	15	0	16	20	189
沖縄	9	7	0	0	0	0	0	0	0	1

<表3 品目別貨物輸送量(道外 北海道着、平成 16年度)>

単位:千トン

北海道着	総貨物	品目別								
		農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	特種品	その他
道外発	37,940	613	243	6,481	7,307	10,138	1,820	2,816	4,753	3,768
東北	6,373	35	15	2,251	412	2,285	236	350	203	587
関東甲信	18,830	465	198	496	3,647	5,710	1,171	1,737	3,805	1,601
北陸	1,500	63	2	7	801	250	68	136	78	95
東海	3,993	17	22	16	1,609	942	98	229	456	603
関西	1,845	24	3	38	438	247	67	324	160	544
中国	1,094	4	3	57	268	428	131	26	38	139
四国	329	6	0	81	55	79	24	14	6	64
九州	3,927	0	0	3,535	77	148	25	0	7	135
沖縄	48	0	0	0	1	48	0	0	0	0

(資料)貨物地域流動調査

#### 4. 輸送機関別にみた貨物の動き

輸送機関別に貨物の動きをみると(表4)、北海道から道外へ向かう貨物は海運が76%と圧倒的で、以下、自動車16%、鉄道8%となっている。また、道外から北海道へ向かう貨物は、海運が81%、自動車が12%、鉄道が7%となっている。またブロック別にみると、北海道から道外へ向かう貨物は、北海道から輸送距離が遠くなるにしたがって鉄道の割合が概ね高くなっており、東北着ではその比率が6%であったものが、九州着では32%にも達している。

<表4 輸送機関別貨物輸送量構成比(平成 16年度)>

単位:%

	北海道 → 道外着				道外 → 北海道着			
	全機関	鉄道	海運	自動車	全機関	鉄道	海運	自動車
道外	100	8.5	75.5	16.0	100	6.6	81.0	12.4
東北	100	6.2	76.1	17.7	100	6.1	81.7	12.2
関東甲信	100	7.0	76.8	16.2	100	6.1	80.9	13.0
北陸	100	3.3	93.2	3.5	100	4.5	90.1	5.4
東海	100	12.5	80.9	6.6	100	10.0	77.8	12.2
関西	100	13.1	60.1	26.9	100	16.2	48.7	35.1
中国	100	19.6	64.1	16.3	100	6.7	76.1	17.1
四国	100	22.6	60.3	17.1	100	10.1	80.5	9.4
九州	100	32.4	59.9	7.8	100	2.4	96.6	1.0
沖縄	100	0.0	83.1	16.9	100	0.0	100.0	0.0

(資料)貨物地域流動調査

続いて、輸送機関の中で大きなウエイトをしめる海運に着目し、港湾別の国内貨物取扱量をみてみる(表5)。平成16年港湾統計によると、最も取扱量が多いのは苫小牧港で、移出入合計で北海道全体の約5割のシェアを占めており、同港は北海道の物流の玄関口の役割を果たしている。同港は移出よりも移入の方が多く、主に「輸送機械」「石油製品」「重油」等が移出され、「輸送機械」「完成自動車」「石油製品」等が移入されている。また、北海道内で二番目に取扱量の多い港は函館港(18%)であり、以下、室蘭港(13%)、釧路港(9%)、小樽港(8%)の順となっている。

<表5 港湾別国内貨物取扱量(平成16年)>

単位: 万トン

	移出入計		移出		主要品目	移入		主要品目
		シェア		シェア			シェア	
合計	17,964	100.0%	8,772	100.0%		9,192	100.0%	
小樽	1,362	7.6%	620	7.1%	輸送機械、金属鉱	742	8.1%	輸送機械、セメント、石油製品
函館	3,167	17.6%	1,802	20.5%	輸送機械、セメント、砂利・砂	1,365	14.8%	輸送機械、石油製品、非金属鉱物
室蘭	2,359	13.1%	1,404	16.0%	輸送機械、石油製品、重油	955	10.4%	輸送機械、原油、石灰石
苫小牧	8,565	47.7%	3,964	45.2%	輸送機械、石油製品、重油	4,601	50.1%	輸送機械、完成自動車、石油製品
釧路	1,644	9.2%	729	8.3%	紙パルプ、農水産品、石炭	915	10.0%	石油製品、再生用資材、完成自動車
留萌	110	0.6%	5	0.1%		105	1.1%	石油製品
稚内	242	1.3%	104	1.2%	輸送機械	138	1.5%	輸送機械、石油製品
石狩	258	1.4%	6	0.1%		252	2.7%	
十勝	96	0.5%	46	0.5%	麦	50	0.5%	セメント
根室	78	0.4%	54	0.6%	重油	24	0.3%	
網走	49	0.3%	20	0.2%		29	0.3%	石油製品
紋別	33	0.2%	17	0.2%		16	0.2%	石油製品

(資料) 港湾統計