

外フィーダー貨物量が多い中国貨物、ASEANの中でもこの5年間で最も海外フィーダー貨物の伸び率が大きく海外フィーダー貨物量も大きいインドネシア貨物を対象に輸送経路分析や経路選択要因分析等を行うこととした。

3. 主要な仕向・仕出国（地域）別の輸送経路分析

本章では我が国発着のコンテナ貨物のうち、欧州、北米、中国及びインドネシアを仕向・仕出国（地域）とする欧州貨物、北米貨物、中国貨物、インドネシア貨物について、国内の利用港湾やダイレクト輸送か海外フィーダー輸送かなど、輸送経路に関わる分析を行う。

3.1 我が国発着コンテナ貨物の輸送経路の分析

(1) 欧州貨物

平成15年調査、平成10年調査における欧州貨物（輸出入合計）を我が国のコンテナ貨物取扱量が上位の8港である東京港、横浜港、清水港、名古屋港、大阪港、神戸港、北九州港、博多港（以下、「我が国の8大港」と呼ぶ）と、その他の港湾（以下、「地方港」と呼ぶ）について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に貨物量とシェアを集計した。その結果を図-4および表-5に示す。

欧州貨物は、平成10年調査では1,536千トン、平成15年調査では1,624千トンと1.1倍に増大している。港湾別の取扱量は、我が国の8大港で取り扱われている貨物が、平成10年調査では1,484千トンと全体の96.6%、平成15年調査では1,534千トンと全体の94.5%であり、取扱量は増えているもののシェアはわずかに低下している。これに対して、地方港の欧州貨物の取扱量は、平成10年の52千トンから平成15年の90千トンへと1.7倍に増加しており、全国の港湾取扱貨物量に占める地方港シェアも3.4%から5.5%へと増大している。このように平成10年調査、平成15年調査で若干のシェアの変動はあるものの、欧州貨物のほとんどが我が国の8大港経由であるという傾向は変わっていない。

8大港の内訳をみると、平成10年調査では、東京港418千トン、名古屋港295千トン、神戸港278千トン、清水港166千トン、横浜港152千トンと、上位の5港で8大港の取扱量の約88%を占めている。海外フィーダー貨物量は、清水港では21千トンで、清水港で取り扱われる欧州貨物の12.7%、取扱量は少ないが海外フィーダー率が大きい港湾は、北九州港21.5%（海外フィーダー貨物3千トン）、大阪港7.9%（海外フィーダー貨物6千トン）となっている。

同様に平成15年の貨物量は、東京港449千トン、名古屋港376千トン、神戸港283千トン、横浜港151千トン、清水港133千トンと、上位の5港で8大港の約91%を取り扱っている。上位の港湾は平成10年と変わらないが、取扱量のラ

ンキングに入れ替わりがみられる。海外フィーダー貨物量は8大港全体で239千トンであり、8大港で取り扱われる欧州貨物の15.6%であり、平成10年度から貨物量で4.0倍、率で3.9倍に増大している。海外フィーダー貨物量の増加は8大港全てで見られる。特に、北九州港の海外フィーダー貨物量が11千トンあり、北九州港で取り扱われる欧州貨物の96.2%に、博多港の海外フィーダー貨物量は26千トンで、海外フィーダー率は50.7%に増大している。

また、欧州貨物について、我が国の8大港・地方港別、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別にシェアをみると、8大港のダイレクト貨物のシェアは、平成10年の92.7%から平成15年には79.7%とシェアが低下している。逆に8大港経由の海外フィーダー貨物のシェアは、平成10年の3.9%から平成15年には14.7%とシェアが増加している。地方港経由では、ダイレクト貨物は、平成10年、平成15年ともにほとんどなく、海外フィーダーされており、その量は、平成10年は52千トン（シェアで3.4%）、平成15年90千トン（シェアで5.5%）となっている。

さらに、8大港と地方港の欧州貨物について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に国内輸送における背後輸送の平均輸送距離を算出した結果を、表-6に示す。ここで背後平均輸送距離の算出にあたっては、コンテナ貨物の生産地・消費地の市町村がわかることから、その市町村の中心地（市町村役場等）と、利用港湾の主要コンテナターミナルまでの最短輸送経路探索⁴⁾により求め、平均輸送距離算出を行った。

背後平均輸送距離は、8大港で平成10年の97.0kmが平成15年では89.9km、地方港では、平成10年の98.9kmが平成15年では49.3kmと、平成10年から平成15年で8大港、地方港ともに短くなっている。また、ダイレクト輸送と海外フィーダー輸送それぞれの貨物の平均輸送距離をみても、ダイレクト貨物の平均輸送距離が平成10年の97.0kmから平成15年には91.1km、海外フィーダー貨物の平均輸送距離は平成10年の98.4kmから平成15年には73.7kmと、ダイレクト貨物、海外フィーダー貨物とも、平成10年から平成15年で短くなっている。なお、地方港のダイレクト貨物については平均輸送距離が大きくなっているが、これは該当件数が少なく、貨物量も少ないという、調査データの影響を大きく受けているものと思われる。

このような地方港と8大港との背後平均輸送距離の違いは、欧州航路は8大港中心にサービスが提供され、地方港よりも定期航路の頻度も多く、広く欧州の各港にも航路をもっているため、より広い範囲からの欧州貨物を集めているためではないかと考えられる。また、ダイレクト貨物と海外フィーダー貨物との平均輸送距離の違いは、欧州航

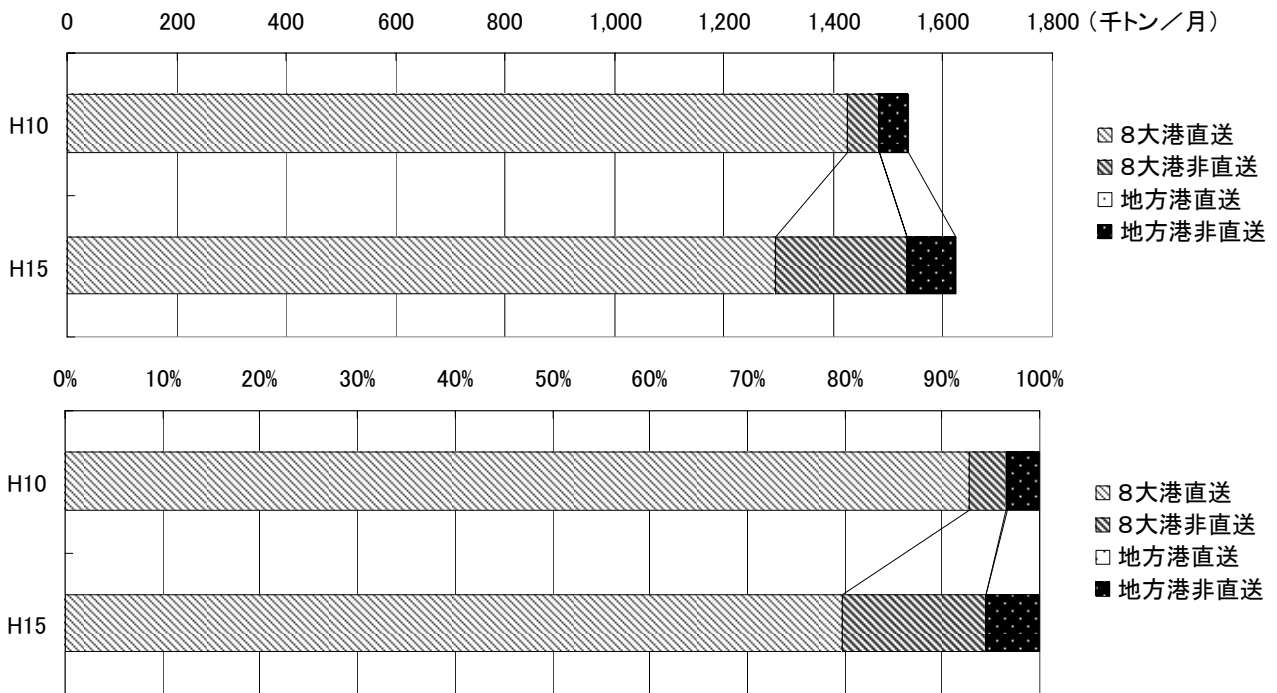


図-4 欧州貨物の我が国の8大港・地方港別ならびに直送・非直送別の貨物量とシェア

表-5 欧州貨物の主要港における海外フィーダーの状況

欧州貨物（輸出+輸入）

港湾名	H10 (千トン/月)			H15 (千トン/月)		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
東京港	402	15 (3.7%)	418	394	56 (12.4%)	449
横浜港	146	6 (3.8%)	152	130	21 (14.1%)	151
清水港	145	21 (12.7%)	166	103	30 (22.8%)	133
名古屋港	291	4 (1.3%)	295	336	40 (10.7%)	376
大阪港	68	6 (7.9%)	74	58	20 (25.6%)	78
神戸港	275	3 (1.1%)	278	249	34 (12.1%)	283
博多港	86	1 (1.7%)	87	25	26 (50.7%)	50
北九州港	10	3 (21.5%)	13	0	11 (96.2%)	12
8大港 小計	1,424	59 (4.0%)	1,484	1,295	239 (15.6%)	1,534
地方港 小計	1	52 (98.2%)	52	0	90 (99.7%)	90
総計	1,425	111 (7.2%)	1,536	1,295	329 (20.2%)	1,624

表-6 欧州貨物の背後平均輸送距離

欧州貨物（輸出+輸入） (km)

	H10			H15		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
8大港	97.0	96.8	97.0	91.1	83.0	89.9
地方港	18.8	100.4	98.9	197.2	48.8	49.3
全港	97.0	98.4	97.1	91.1	73.7	87.6

路のダイレクト輸送が可能な港湾までの輸送距離よりも、欧州諸港への航路網が充実している釜山港などとの韓国航路がある港湾までの輸送距離の方が近いことも、海外フィーダー輸送されている貨物の平均輸送距離の方が短いということに結びついているのではないかと思料される。

(2) 北米貨物

平成15年調査、平成10年調査における北米貨物（輸出入合計）を我が国の8大港と地方港について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に貨物量とシェアを集計した結果を図-5および表-7に示す。

北米貨物は、平成10年調査では2,581千トン、平成15年調査では2,500千トンと僅かに減少している。港湾別の取扱量は、我が国の8大港で取り扱われている貨物が、平成10年調査では2,529千トンと全体の98.0%、平成15年調査では2,383千トンと全体の95.3%であり、取扱量・シェアともに低下している。これに対して、地方港の北米貨物の取扱量は、平成10年の52千トンから平成15年の117千トンへと2.3倍になっており、全国の港湾取扱貨物量に占める地方港シェアも2.0%から4.7%へと増大している。

8大港の内訳をみると、平成10年の貨物量は、東京港738千トン、名古屋港524千トン、神戸港506千トン、横浜港379千トン、大阪港182千トンと、上位の5港で8大港の取扱量の約92%を占めている。8大港のなかでも北九州港は、海外フィーダー率が57.5%（海外フィーダー貨物5千トン）と高くなっている。

同様に平成15年の貨物量は、東京港781千トン、名古屋港527千トン、神戸港415千トン、横浜港328千トン、大阪港130千トンと、上位の5港で8大港の約92%を取り扱っており、取扱量のランキングも平成10年調査と変わっていない。海外フィーダー貨物量は、8大港全体で169千トンであり、8大港で取り扱われる北米貨物の7.1%であり、平成10年度から貨物量で約10.5倍、率で約11倍に増大している。海外フィーダー貨物量は8大港の全ての港で増加しているが、なかでも、北九州港で海外フィーダー貨物の割合が98.7%（海外フィーダー貨物5千トン）と高く、博多港で海外フィーダー貨物量が49千トン（海外フィーダー率67.4%）と多くなっている。

また、北米貨物について、我が国の8大港・地方港別、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別にシェアをみると、8大港のダイレクト貨物のシェアは、平成10年の97.3%から平成15年には88.5%と低下するものの、依然として全体の9割近くを占めている。逆に8大港経由の海外フィーダー貨物のシェアは、平成10年の0.6%から平成15年には6.8%とシェアが増加している。地方港に関しては、ダイレクト貨物、

海外フィーダー貨物とも貨物量、シェアともに拡大しており、ダイレクト貨物は平成10年の24千トンが平成15年には2.1倍の52千トン（シェアは平成10年の0.9%から2.1%）、海外フィーダー貨物は、平成10年の28千トンから平成15年には2.3倍の65千トン（シェアは平成10年の1.1%から2.6%）となっている。

さらに、8大港と地方港の北米貨物について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に国内輸送における背後輸送の平均輸送距離を算出した結果を、表-8に示す。

背後平均輸送距離は、8大港で平成10年の117.5kmが平成15年には100.6km、地方港では、平成10年の118.3kmが平成15年には76.0kmと、平成10年から平成15年で8大港、地方港ともに短くなっている。また、ダイレクト輸送と海外フィーダー輸送それぞれの貨物の平均輸送距離をみると、ダイレクト貨物の平均輸送距離が平成10年の117.8kmから平成15年には100.4km、海外フィーダー貨物の平均輸送距離は平成10年の98.8kmから平成15年には90.2kmとともに短くなっている。さらに、8大港と地方港の平均輸送距離を比較すると、平成15年調査では地方港の方が、ダイレクト貨物ならびに海外フィーダー貨物とも、背後平均輸送距離が短くなっている。

このような地方港と8大港との背後平均輸送距離の違いは、北米航路は8大港中心にサービスが提供され、8大港の方が地方港よりも北米航路の頻度も多く、多くの北米の港湾に航路をもっているため、より広い範囲からの北米貨物を集めているためではないかと考えられる。また、地方港におけるダイレクト貨物と海外フィーダー貨物との平均輸送距離の違いは、北米航路のダイレクト輸送が可能な8大港などへの輸送距離よりも、北米諸港への航路網が充実している釜山港などとの韓国航路がある国内の港湾までの輸送距離の方が近いことも、海外フィーダー輸送されている貨物の平均輸送距離の方が短いということに結びついているのではないかと思料される。

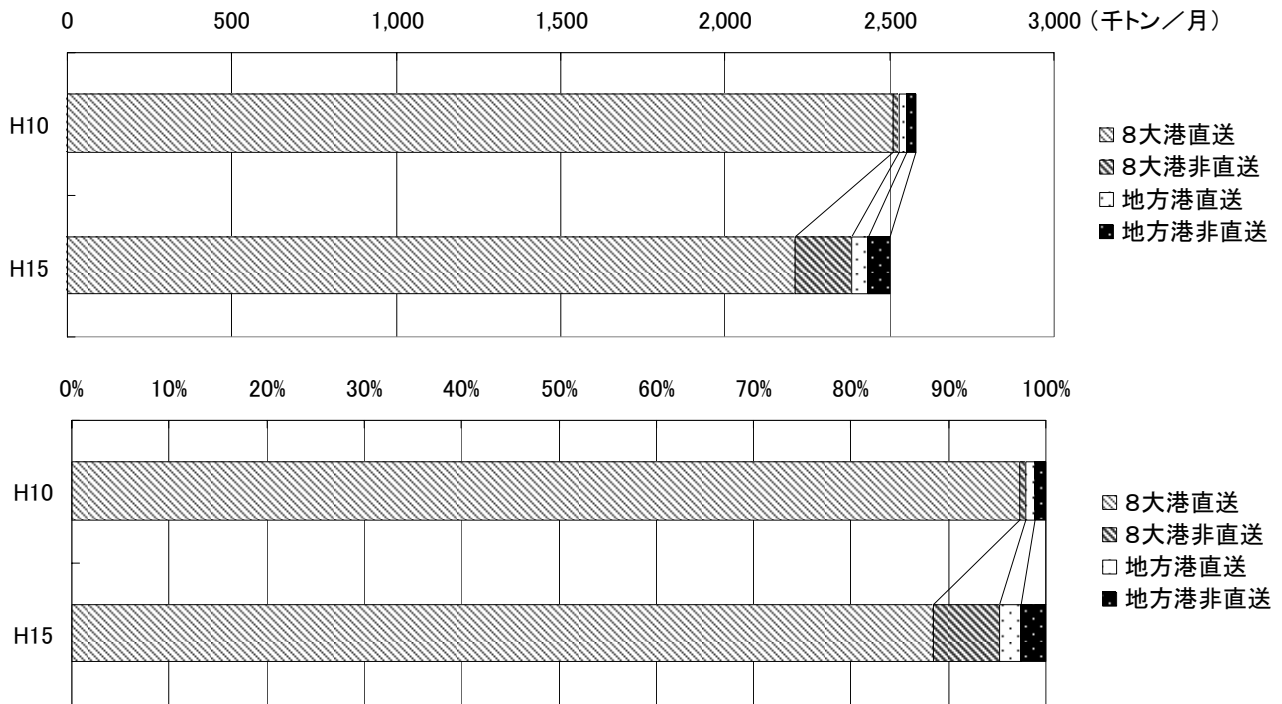


図-5 北米貨物の我が国の8大港・地方港別ならびに直送・非直送別の貨物量とシェア

表-7 北米貨物の主要港における海外フィーダーの状況

北米貨物（輸出+輸入）

港湾名	H10 (千トン/月)			H15 (千トン/月)		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
東京港	735	2 (0.3%)	738	759	22 (2.9%)	781
横浜港	378	1 (0.4%)	379	305	24 (7.2%)	328
清水港	92	0 (0.5%)	92	102	22 (17.5%)	124
名古屋港	522	2 (0.3%)	524	503	24 (4.6%)	527
大阪港	180	2 (1.0%)	182	124	6 (4.3%)	130
神戸港	505	1 (0.2%)	506	397	18 (4.3%)	415
博多港	98	2 (2.2%)	100	24	49 (67.4%)	72
北九州港	4	5 (57.5%)	9	0	5 (98.7%)	5
8大港 小計	2,513	16 (0.6%)	2,529	2,214	169 (7.1%)	2,383
地方港 小計	24	28 (53.4%)	52	52	65 (55.7%)	117
総計	2,537	44 (1.7%)	2,581	2,266	235 (9.4%)	2,500

表-8 北米貨物の背後平均輸送距離

北米貨物（輸出+輸入） (km)

	H10			H15		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
8大港	117.7	82.8	117.5	100.6	100.7	100.6
地方港	130.1	108.4	118.3	92.3	63.0	76.0
全港	117.8	98.8	117.5	100.4	90.2	99.4

(3) 中国貨物

平成15年調査、平成10年調査における中国貨物（輸出入合計）を我が国の8大港と地方港について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に貨物量とシェアを集計した結果を図-6および表-9に示す。

中国貨物は、平成10年調査では2,583千トン、平成15年調査では5,407千トンと約2.1倍に増大している。港湾別の取扱量は、我が国の8大港で取り扱われている貨物が、平成10年調査では2,296千トンと全体の88.9%、平成15年調査では4,607千トンと全体の85.2%であり、取扱量は増えているもののシェアが低下している。これに対して、地方港の中国貨物の取扱量は、平成10年の287千トンから平成15年の800千トンとなっており、全国の港湾取扱貨物量に占める地方港シェアも11.1%から14.8%へと増大している。

8大港の内訳をみると、平成10年の貨物量は、横浜港499千トン、神戸港428千トン、大阪港409千トン、名古屋港389千トン、東京港366千トンと、上位の5港で8大港の取扱量の約91%を占めている。海外フィーダー貨物量は、大阪港では7千トンで、大阪港で取り扱われる中国貨物の1.6%と、8大港の他の港湾よりも若干大きくなっている。量は少ないが海外フィーダー率が大きい港湾は、清水港3.2%（海外フィーダー貨物1千トン）、博多港1.6%（海外フィーダー貨物1千トン）となっている。

同様に平成15年の貨物量は、大阪港1,000千トン、東京港967千トン、名古屋港898千トン、横浜港712千トン、神戸港645千トンと、上位の5港で8大港の約92%を取り扱っており、全国取扱貨物に占めるシェアは平成10年とほぼ同程度であるが、大阪港、東京港、名古屋港の取扱量が大幅に増加し、取扱量の順位は入れ替わっている。海外フィーダー貨物量は、清水港で18千トン、海外フィーダー率は26.1%、博多港で8千トン、海外フィーダー率は6.9%と、貨物量、率ともに大幅に増大している。

また、中国貨物について、我が国の8大港・地方港別、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別にシェアをみると、8大港のダイレクト貨物のシェアは、平成10年の88.0%から平成15年には84.2%と低下しているものの、依然として全体の8割強を占めている。8大港経由の海外フィーダー貨物量は少なく、平成10年では0.9%、平成15年では1.0%と1%程度にとどまっており大きな変化はない。地方港経由では、ダイレクト貨物、海外フィーダー貨物とも量、シェアともに拡大しており、ダイレクト貨物は平成10年の209千トンが平成15年には2.5倍の522千トン（シェアは平成10年の8.1%から9.6%）、海外フィーダー貨物は、平成10年の78千トンから平成15年には約3.6倍の279千トン（シェアは平成10年の3.0%から5.2%）となっている。

さらに、8大港と地方港の中国貨物について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に国内輸送における背後輸送の平均輸送距離を算出した結果を、表-10に示す。

背後平均輸送距離は、8大港で平成10年の106.9kmが平成15年では79.5km、地方港では平成10年の58.9kmが平成15年では54.3kmと、5年間で8大港、地方港ともに平均輸送距離が短くなっている。また、ダイレクト輸送と海外フィーダー輸送それぞれの平均輸送距離をみても、ダイレクト貨物の平均輸送距離が平成10年の103.3kmから平成15年には77.3km、海外フィーダー貨物の平均輸送距離が平成10年の69.9kmから平成15年には51.3kmと、ダイレクト貨物に比べて海外フィーダー貨物の平均輸送距離は短く、平成10年から平成15年の5年間でダイレクト貨物、海外フィーダー貨物とも、平均輸送距離は短くなっている。さらに、8大港と地方港の平均輸送距離を比較すると、地方港の方が、ダイレクト貨物ならびに海外フィーダー貨物とも、背後輸送距離が短くなっている。

このような地方港と8大港との背後平均輸送距離の違いは、8大港の方が地方港よりも中国航路の頻度も多く、多くの中国の港湾との航路をもち高いサービスを提供できていることから、より広い範囲からの中国貨物を集めているためではないかと考えられる。また、ダイレクト貨物と海外フィーダー貨物との平均輸送距離の違いは、地方港においては、韓国航路が充実してきており、中国航路が開設され中国へのダイレクト輸送が可能な港湾までの輸送距離よりも、中国諸港への航路網が充実している釜山港などとの韓国航路が開設されている港湾との輸送距離の方が短いというため、海外フィーダー輸送されている貨物の平均輸送距離の方が短いのではないかと考えられる。

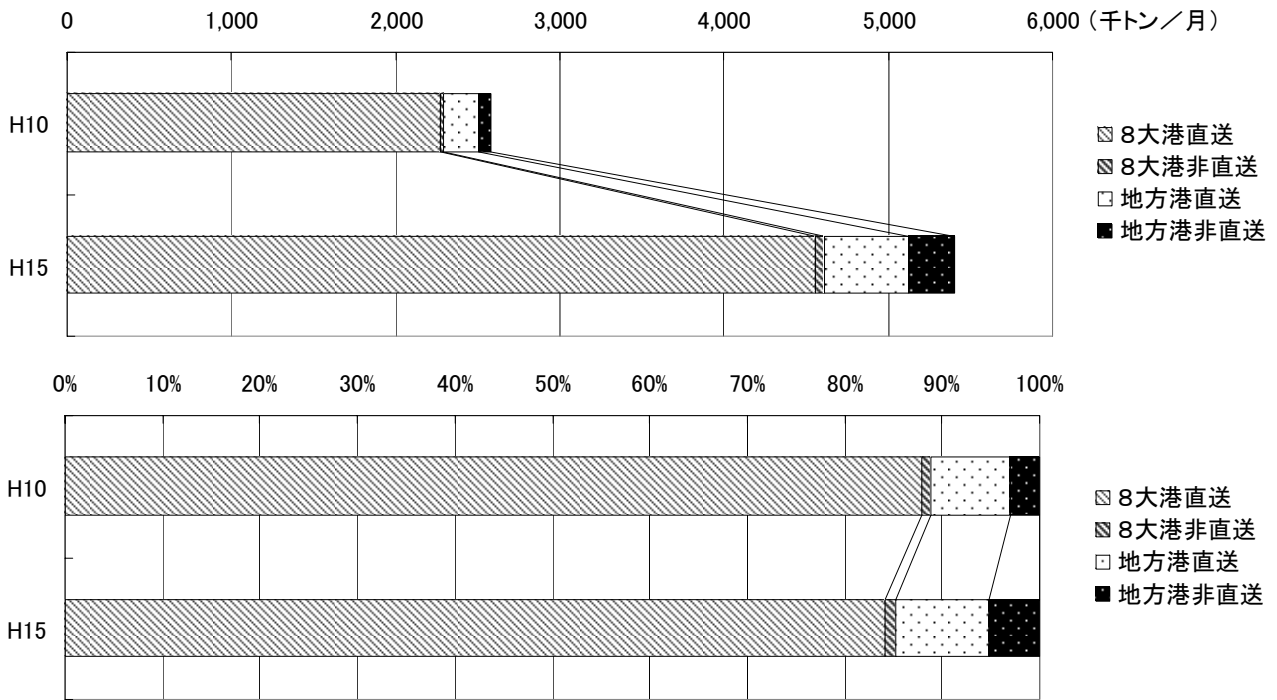


図-6 中国貨物の我が国の8大港・地方港別ならびに直送・非直送別の貨物量とシェア

表-9 中国貨物の主要港における海外フィーダーの状況

中国貨物（輸出+輸入）

港湾名	H10 (千トン/月)			H15 (千トン/月)		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
東京港	361	5 (1.3%)	366	959	8 (0.8%)	967
横浜港	494	5 (1.0%)	499	706	6 (0.8%)	712
清水港	23	1 (3.2%)	24	52	18 (26.1%)	70
名古屋港	387	2 (0.6%)	389	892	5 (0.6%)	898
大阪港	402	7 (1.6%)	409	996	3 (0.3%)	1,000
神戸港	425	3 (0.6%)	428	643	2 (0.4%)	645
博多港	47	1 (1.6%)	48	103	8 (6.9%)	111
北九州港	132	1 (0.6%)	133	202	3 (1.4%)	205
8大港 小計	2,272	24 (1.0%)	2,296	4,553	54 (1.2%)	4,607
地方港 小計	209	78 (27.1%)	287	522	279 (34.8%)	800
総計	2,482	101 (3.9%)	2,583	5,075	332 (6.1%)	5,407

表-10 中国貨物の背後平均輸送距離

中国貨物（輸出+輸入） (km)

	H10			H15		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
8大港	106.8	112.7	106.9	79.6	67.4	79.5
地方港	59.8	56.8	58.9	57.5	48.2	54.3
全港	103.3	69.9	102.0	77.3	51.3	75.7

(4) インドネシア貨物

平成15年調査、平成10年調査におけるインドネシア貨物（輸出入合計）を我が国の8大港と地方港について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に貨物量とシェアを集計した結果を図-7および表-11に示す。

インドネシア貨物は、平成10年調査では303千トン、平成15年調査では525千トンと約1.7倍に増大している。港湾別の取扱量は、我が国の8大港で取り扱われている貨物が、平成10年調査では271千トンと全体の89.5%、平成15年調査では452千トンと全体の86.0%であり、取扱量は増加しているもののシェアは低下している。これに対して、地方港のインドネシア貨物の取扱量は、平成10年の32千トンから平成15年の73千トンとなっており、全国の港湾取扱貨物量に占める地方港シェアも10.5%から14.0%と増大している。

8大港の内訳をみると、平成10年の貨物量は、名古屋港57千トン、東京港56千トン、大阪港55千トン、神戸港36千トン、横浜港28千トンと、上位の5港で8大港の取扱量の約86%を占めている。海外フィーダー貨物は8大港の取扱量の11.6%であるが、横浜港では海外フィーダー貨物量が6千トンと、海外フィーダー貨物のシェアも横浜港で取り扱われるインドネシア貨物の22.9%と、8大港の他の港湾よりも大きくなっている。横浜港のほかに東京港15.6%（海外フィーダー貨物量9千トン）、大阪港14.1%（海外フィーダー貨物量8千トン）となっており、海外フィーダー率が高くなっている。

同様に平成15年の貨物量は、東京港103千トン、名古屋港99千トン、大阪港65千トン、横浜港59千トン、神戸港47千トンと、上位の5港で8大港の約83%を取り扱っている。上位の5大港のシェアが8大港の8割強というのは平成10年と変わらないが、取扱量のランキングが入れ替わっている。海外フィーダー貨物は、8大港全体で44.0%（海外フィーダー貨物量199千トン）であり、平成10年度から大きくは伸びている。

また、インドネシア貨物について、我が国の8大港・地方港別、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別にシェアをみると、8大港のダイレクト貨物のシェアは、平成10年の79.1%から平成15年には48.2%とシェアが大幅に低下している。逆に8大港経由の海外フィーダー貨物は10.4%から37.9%とシェアを大きく伸ばしている。地方港経由では、ダイレクト貨物、海外フィーダー貨物とも貨物量、シェアともに拡大しており、ダイレクト貨物量は平成10年の4千トンが平成15年には2.6倍の11千トンへ（シェアは平成10年の1.5%から2.2%へ）、海外フィーダー貨物量は、平成10年の27千トンから平成15年には約2.3倍の62千トンへ（シェアは平成10年の9.0%から11.8%へ）となっている。

さらに、8大港と地方港のインドネシア貨物について、ダイレクト貨物・海外フィーダー貨物別に国内輸送における背後輸送の平均輸送距離を算出した結果を、表-12に示す。

背後平均輸送距離は、8大港で平成10年の104.7kmが平成15年では75.4km、地方港では平成10年の62.8kmが平成15年では42.7kmと、平成10年から平成15年で8大港、地方港ともに短くなっている。また、ダイレクト輸送と海外フィーダー輸送それぞれの平均輸送距離をみても、ダイレクト貨物の平均輸送距離が平成10年の105.6kmから平成15年には81.6km、海外フィーダー貨物の平均輸送距離は平成10年の78.7kmから平成15年には59.9kmと、ダイレクト貨物、海外フィーダー貨物とも、平成10年から平成15年で短くなっている。さらに、8大港と地方港の平均輸送距離を比較すると、地方港の方が、ダイレクト貨物ならびに海外フィーダー貨物とも、背後平均輸送距離が短くなっている。

このような地方港と8大港との背後平均輸送距離の違いは、8大港の方が地方港よりも東南アジア航路の高いサービスを提供できていることから、より広い範囲からのインドネシア貨物を集めているためではないかと考えられる。また、ダイレクト貨物と海外フィーダー貨物との平均輸送距離の違いは、地方港においては、インドネシア航路のダイレクト輸送が可能な港湾までの輸送距離よりも、インドネシアへの航路網が充実している釜山港・香港港・高雄港などへの航路がある港湾までの輸送距離の方が短いことも、海外フィーダー輸送されている貨物の平均輸送距離の方が短いということに結びついているのではないかと思料される。

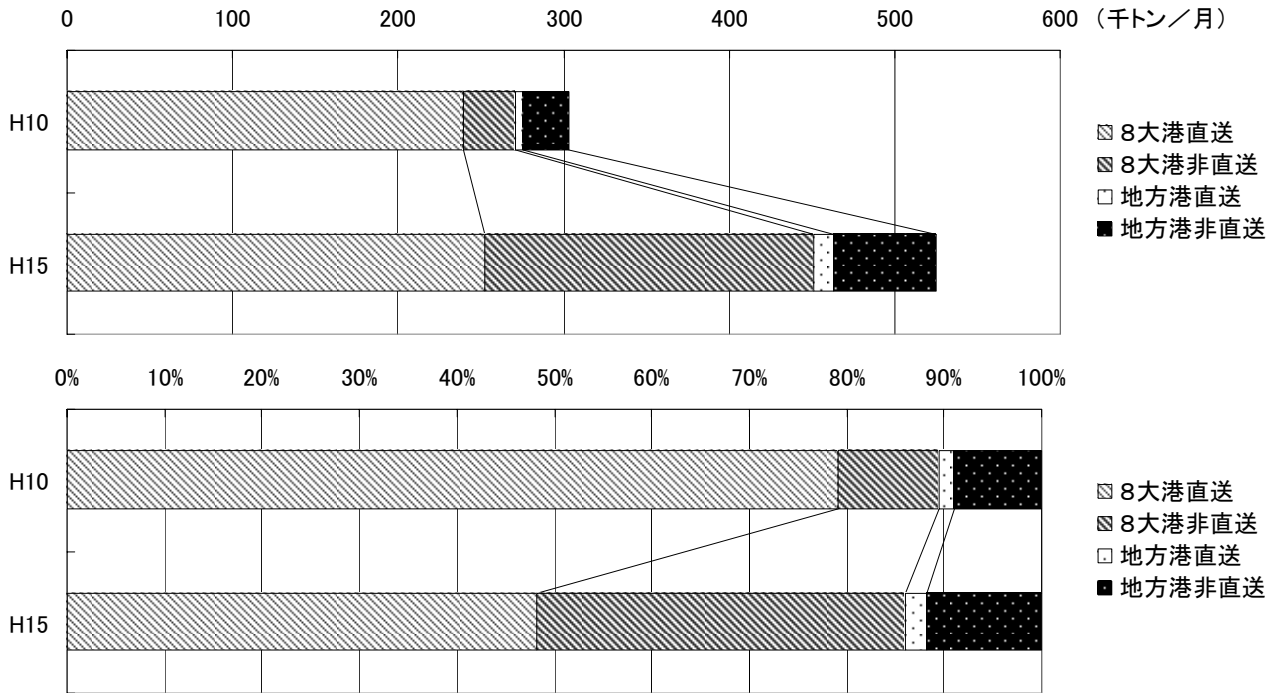


図-7 インドネシア貨物の我が国の8大港・地方港別ならびに直送・非直送別の貨物量とシェア

表-11 インドネシア貨物の主要港における海外フィーダーの状況

インドネシア貨物（輸出+輸入）

港湾名	H10 (千トン/月)			H15 (千トン/月)		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
東京港	48	9 (15.6%)	56	53	50 (48.6%)	103
横浜港	22	6 (22.9%)	28	34	25 (42.9%)	59
清水港	15	1 (5.9%)	16	31	12 (28.0%)	43
名古屋港	55	2 (3.6%)	57	53	46 (46.9%)	99
大阪港	47	8 (14.1%)	55	39	25 (39.3%)	65
神戸港	32	4 (11.8%)	36	31	16 (33.2%)	47
博多港	7	1 (11.4%)	8	4	10 (72.4%)	13
北九州港	15	0 (2.6%)	15	8	14 (64.5%)	22
8大港 小計	240	31 (11.6%)	271	253	199 (44.0%)	452
地方港 小計	4	27 (86.1%)	32	11	62 (84.5%)	73
総計	244	59 (19.4%)	303	264	261 (49.7%)	525

表-12 インドネシア貨物の背後平均輸送距離

インドネシア貨物（輸出+輸入）

(km)

	H10			H15		
	ダイレクト	フィーダー	合計	ダイレクト	フィーダー	合計
8大港	107.0	86.8	104.7	84.1	64.3	75.4
地方港	30.0	68.7	62.8	25.4	45.8	42.7
全港	105.6	78.7	100.5	81.6	59.9	70.8