

急激に進む国際貨物船の大型化

コンテナ船の大型化

8,000個積みの超大型コンテナ船が出現している。(15頁に関連データ)



就航している最大船型

船名：CSCL Asia
 積載能力：8,100 TEUs
 長さ：334m
 幅：42.8m
 速力：25.2ノット

ローテーション（北米西岸ループ）
 上海/廈門/塩田/香港/ロングビーチ/オークランド/上海

バルク船の大型化

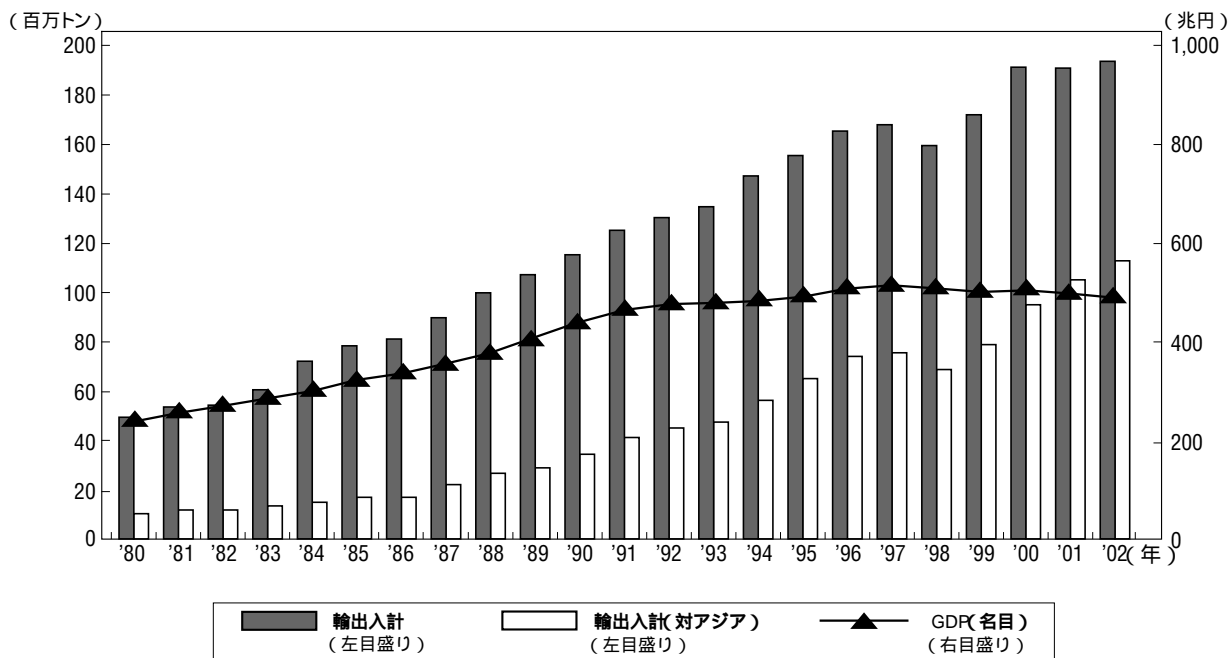
大型鉱石船はこれまで23万重量トン型が主流だったが、30万重量トンを上回る超大型船の新造発注が相次いでいる。なお、30万重量トンの喫水は約21～22mと言われている。(18頁に関連データ)

超大型鉱石船の新造発注残

船社	船型 (DWT)	竣工	荷主
商船三井	320,000	'07年後半	新日本製鉄
"	300,000	'08年後半	JFEスチール
"	300,000	'08～'09年	宝山鋼鉄
"	320,000	'09年後半	新日本製鉄
川崎汽船	300,000	'08年後半	JFEスチール
"	300,000	'09年	伊ILVA
"	300,000	'09年	新日本製鉄
新和海運	300,000	'09年1月	新日本製鉄

出典：日本海事新聞（H16.6.30）

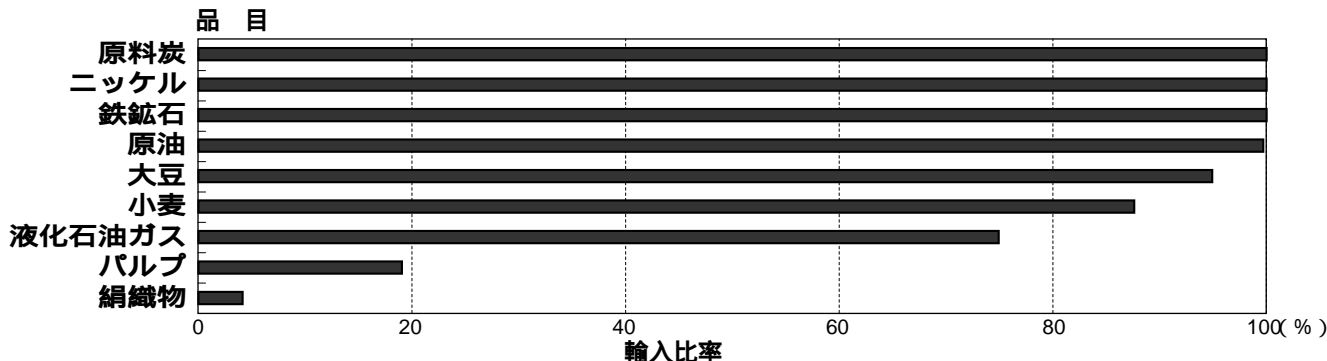
対アジアを中心とする我が国のコンテナ輸出入貨物量の増加



出典：GDP；内閣府総合研究所、コンテナ貨物量；国土交通省港湾局調べ

海外に依存する原材料

主要商品の輸入比率

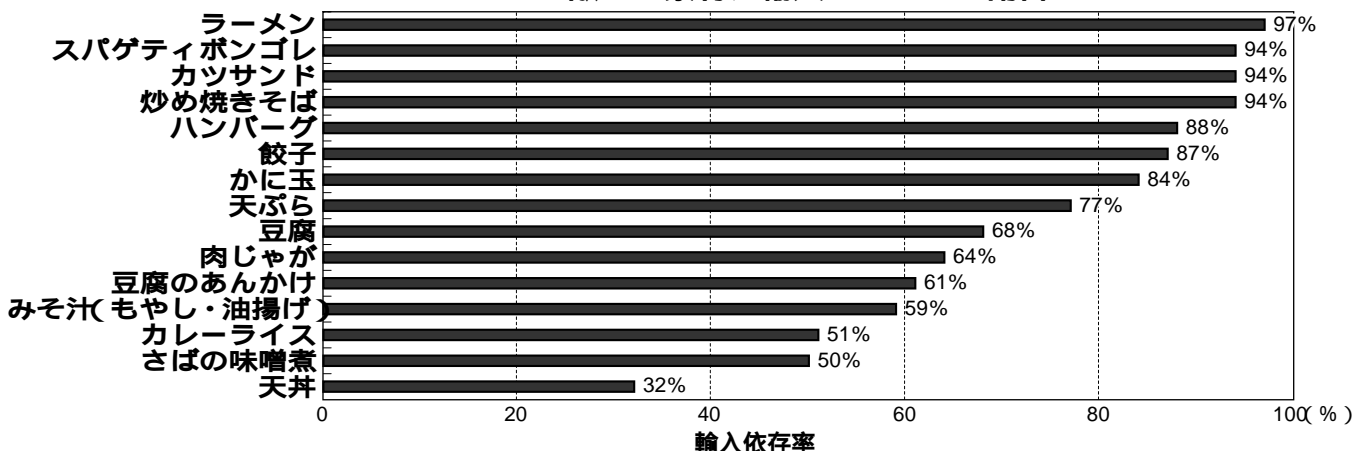


資料：経済産業省資源エネルギー庁「エネルギーバランス表（2002年度）」(http://www.enecho.meti.go.jp/info/statistics/2002.xls)
 経済産業省資源・エネルギー「統計確報（H16.6.11）」(http://www.meti.go.jp/statistics/index.html)
 農林水産省総合食料局「食料需給表 平成14年度」、日本関税協会「日本貿易月表 2002.12」
 経済産業省経済産業政策局「繊維・生活用品統計年報 平成14年」、経済産業省経済産業政策局「紙・パルプ・プラスチック・ゴム製品統計年報 平成14年」
 注) 輸入比率 = 輸入量 / (輸入量 + 国内生産量)

日常生活と港湾

世界の国から食卓へ

献立の素材が輸入されている割合

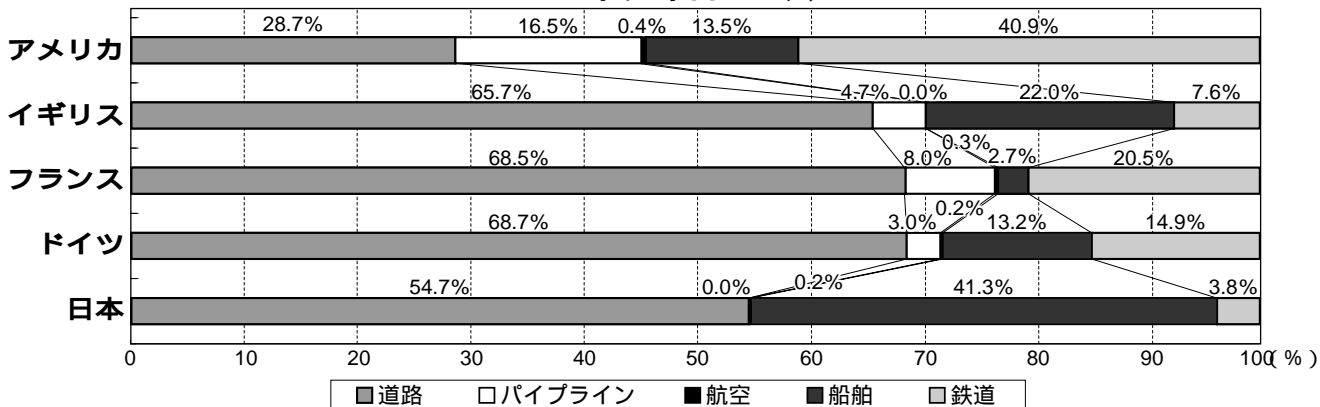


資料：農林水産省食料自給率早見ソフト（平成14年度版）により作成

国内貨物輸送の海運分担率

国内貨物輸送量の輸送機関別分担率の国際比較

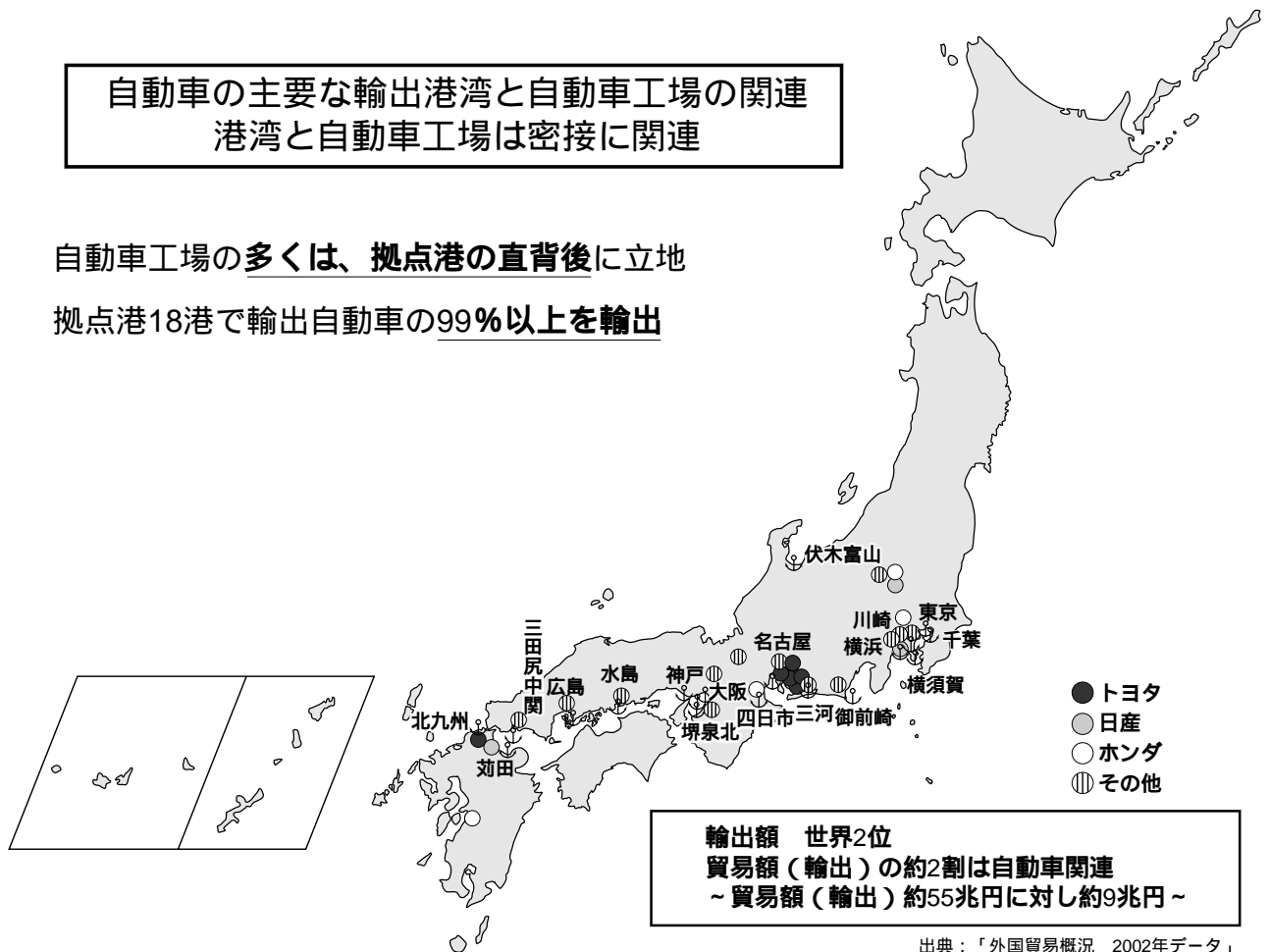
トンキロベース



資料：国土交通省総合政策局情報管理部「海外交通統計 平成15年度版」
 注1) 日本は2002年度、他の国は2000年の数値。
 2) フランスの航空は1999年～1996年が不明のため、1995年の数値を採用。イギリスの航空貨物は不明である。
 3) イギリスの船舶は2000年が不明のため、1999年の数値を採用。

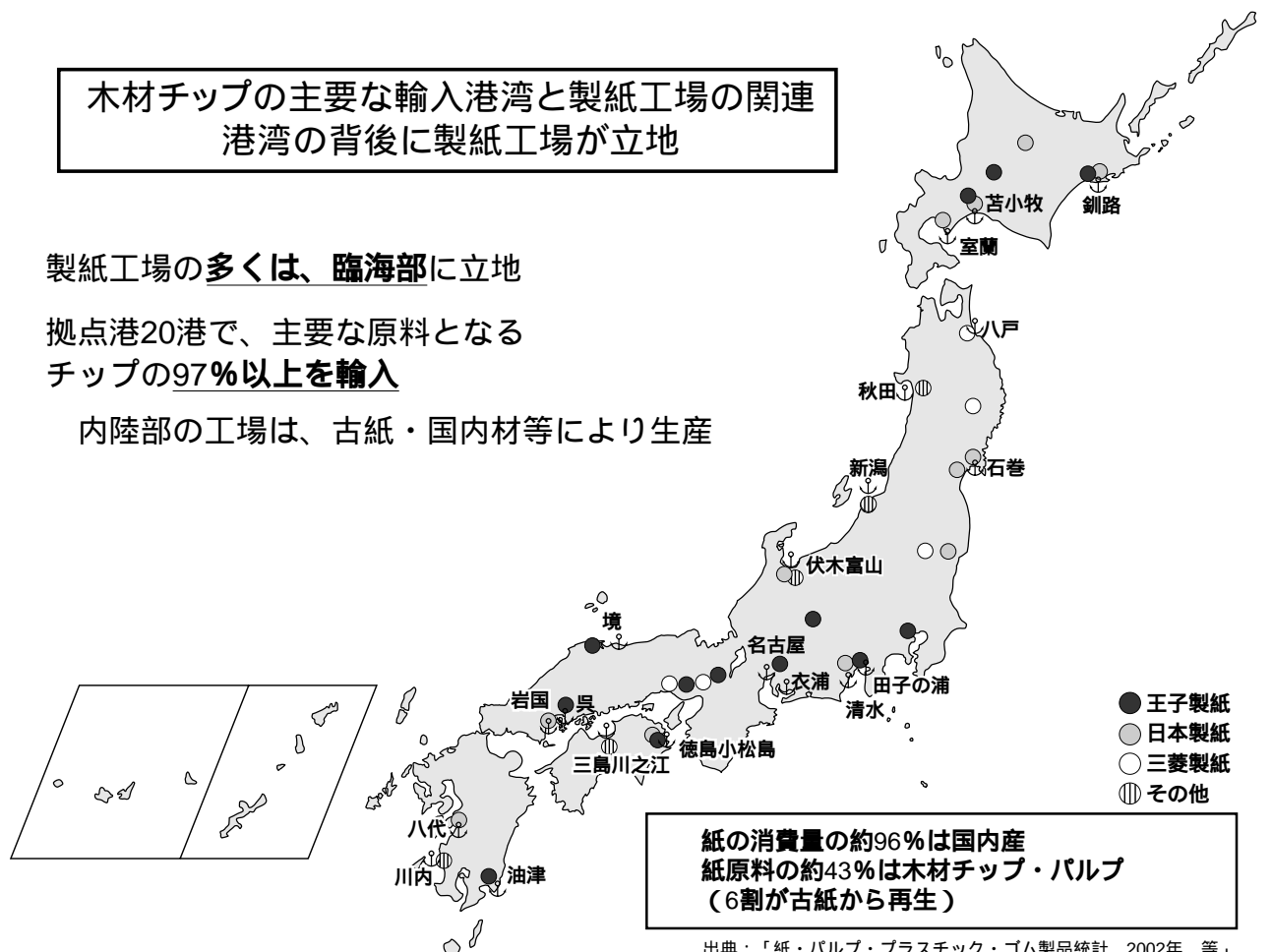
自動車の主要な輸出港湾と自動車工場の関連
港湾と自動車工場は密接に関連

自動車工場の多くは、拠点港の直背後に立地
拠点港18港で輸出自動車の99%以上を輸出



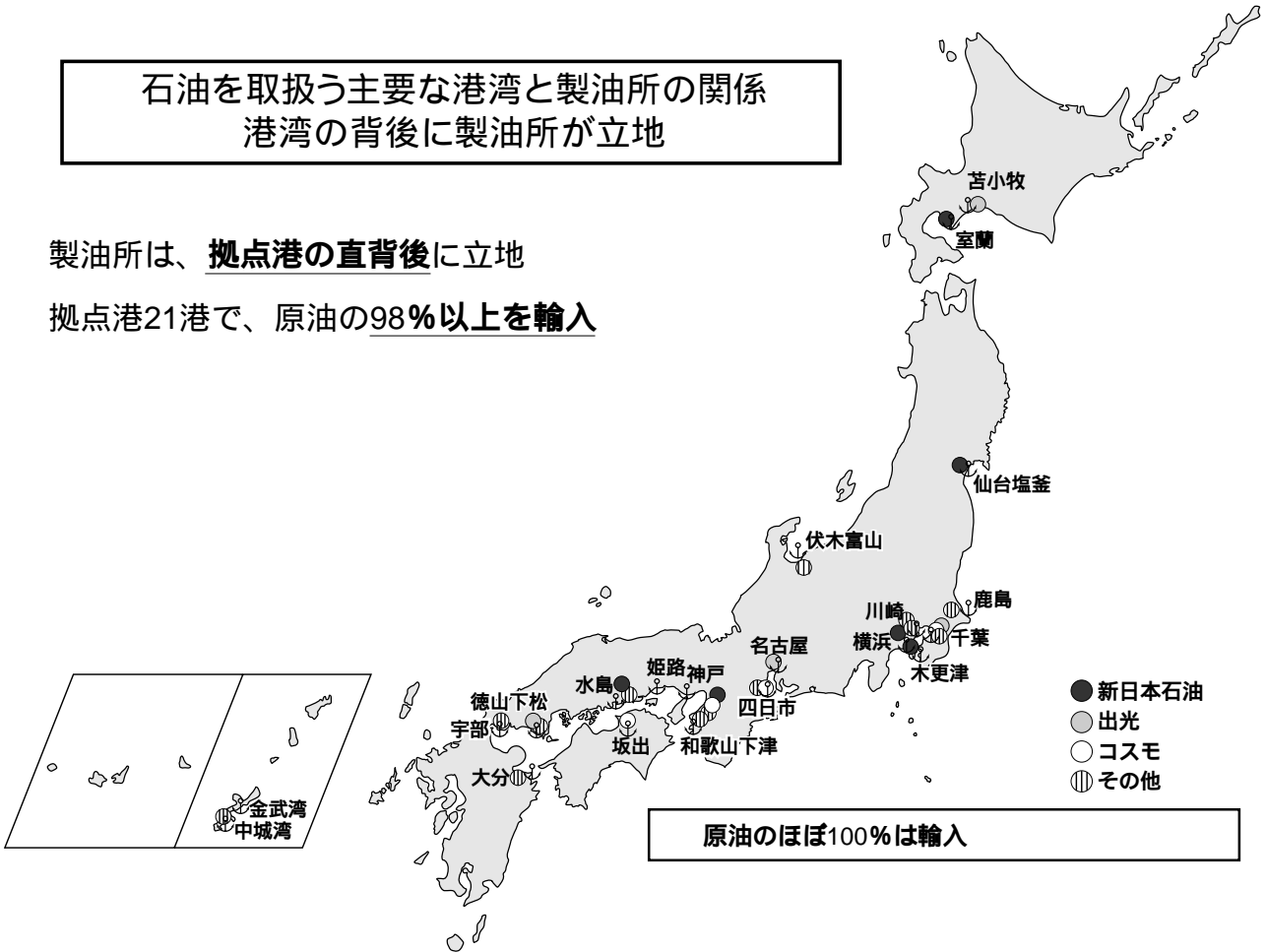
木材チップの主要な輸入港湾と製紙工場の関連
港湾の背後に製紙工場が立地

製紙工場の多くは、臨海部に立地
拠点港20港で、主要な原料となる
チップの97%以上を輸入
内陸部の工場は、古紙・国内材等により生産



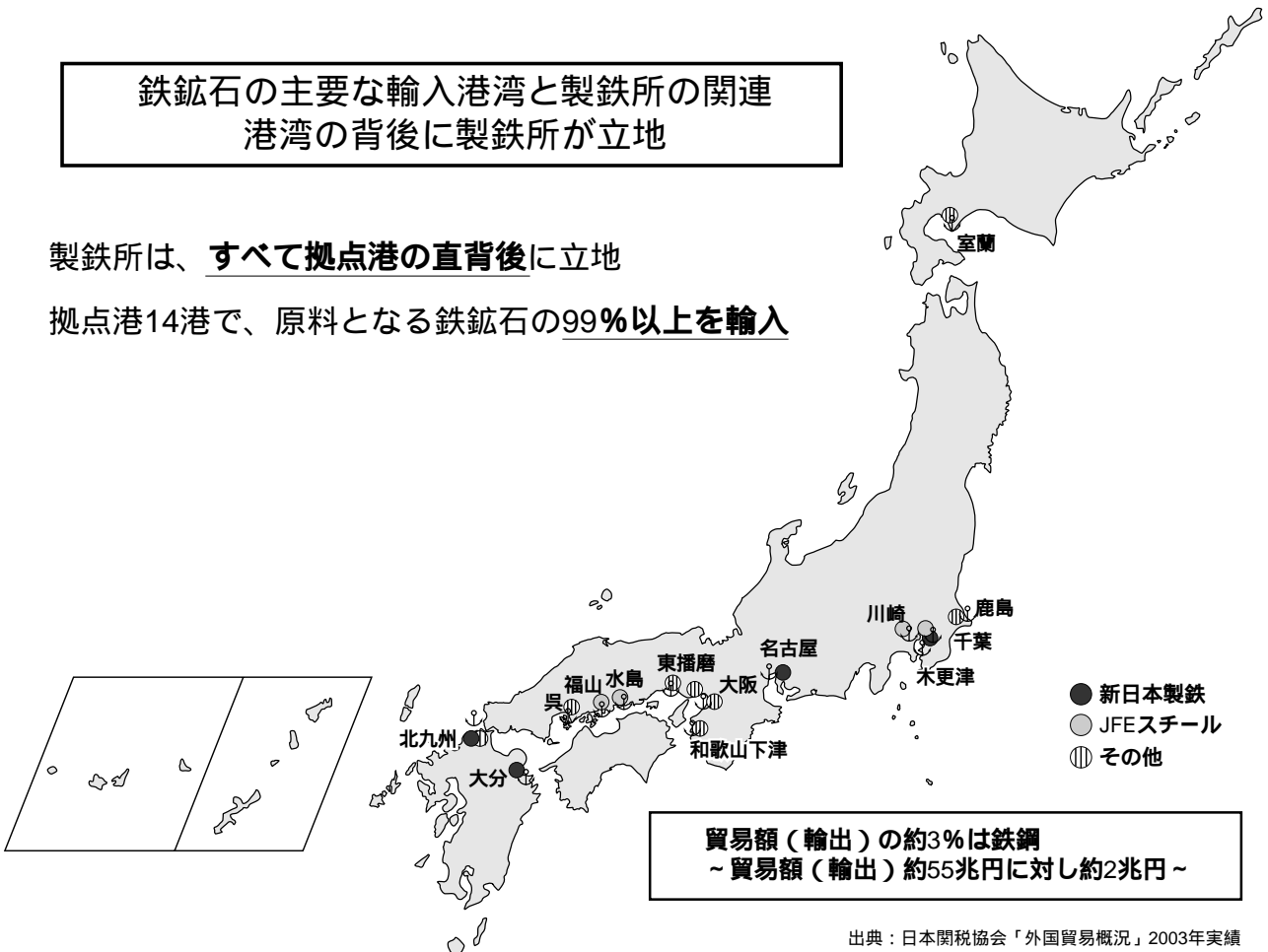
石油を取扱う主要な港湾と製油所の関係
港湾の背後に製油所が立地

製油所は、拠点港の直背後に立地
拠点港21港で、原油の98%以上を輸入



鉄鉱石の主要な輸入港湾と製鉄所の関連
港湾の背後に製鉄所が立地

製鉄所は、すべて拠点港の直背後に立地
拠点港14港で、原料となる鉄鉱石の99%以上を輸入



出典：日本関税協会「外国貿易概況」2003年実績