

バルク貨物流動調査

バルク貨物流動調査とは

バルク貨物流動調査とは、我が国の産業や国民生活に欠かせない資源、エネルギー、食糧等をはじめとするバルク貨物の流動を詳細に把握し、より効果的な海上輸送体制の確立に資することを目的とし、5年に1度実施する統計調査です。

平成21年度より調査を実施しており、昨年度、第3回目となる「令和元年度バルク貨物流動調査」を実施しました。

これらの調査の結果は、バルク貨物拠点港を中心として物流効率化方策の検討やバルク貨物に関する施設の整備計画の策定などに広く利用されているほか、港湾管理者、関連団体さらには民間の事業者においても活用されています。

調査内容

輸入の場合は「輸入元の港湾から国内の仕向場所まで」、輸出の場合は「国内の仕出場所から輸出先の港湾まで」、移出入の場合は「仕出場所から仕向場所まで」のバルク貨物の流動を把握します。なお、11月の1ヵ月間に我が国に入出港する船舶*により運ばれたバルク貨物が対象となります。

*在来船、タンカー、PCC船のほか各種専用船が対象（コンテナ船、フェリー、RORO船は除く）

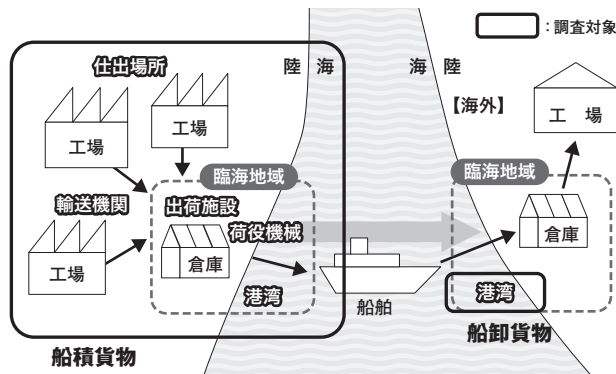


図1 調査対象の流動イメージ（輸出の場合）

港湾統計（港湾調査）との違い

海上貨物に関する統計としては、『港湾統計』があり、各港湾の入港隻数、取扱貨物量、品目などについて、全数調査が行われており、バルク貨物についても調査対象となっています。

しかしながら、港湾統計では、港湾での輸送実態については把握できるものの、内陸輸送や2、3港寄りなどの複数港寄りによる輸送実態などの流動状況は把握出来ません。このようなことから、バルク貨物流動調査を実施しています。

三大輸入バルク貨物の複数港寄りの船型について

バルク貨物流動調査を活用した分析例を示します。

令和元年度バルク貨物流動調査（R1）を踏まえて、石炭・鉄鉱石・とうもろこしの輸入に関して、複数港寄りの船型傾向を前回調査（H26）と比較しました。比較結果を図2に示し、下記のとおり傾向を整理しました。

- 石炭は、20万トン以上の相対的に大きな船の割合が増加した一方で、10万トン以下の相対的に小さな船の割合も増えていた。また、最大船型に明確な変化はみられなかった。
- 鉄鉱石は、20万トン以上の相対的に大きな船の割合が増えていた。一方、最大船型に変化はなかった。
- とうもろこしは、H26ではみられない7.5～10万トンの船がR1において確認され、最大船型が大型化した。

このように、バルク貨物流動調査を活用し、三大輸入バルク貨物の複数港寄りにおける、船型傾向の変化を確認できます。

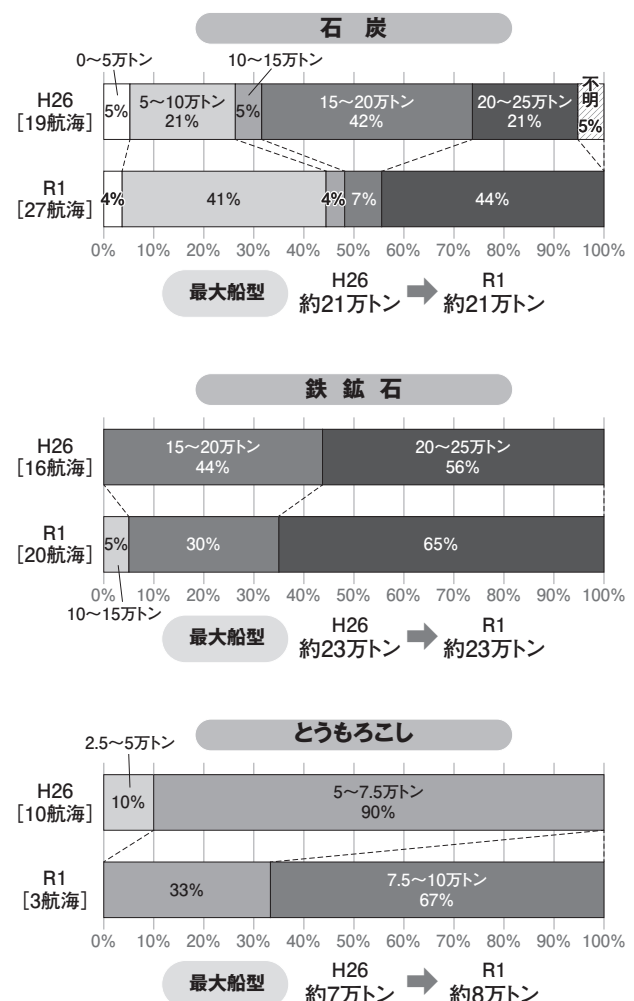


図2 三大輸入バルク貨物の複数港寄りにおける船型の比較（H26とR1）