

日本の海運

SHIPPING NOW

2024-2025 基本編



はじめに

鉄道、トラック、バスなどによる「陸上輸送」、飛行機などによる「航空輸送」は、ふだん私たちが直接利用したり目にしたりする機会が多いのでよく知られていますが、船などによる「海上輸送(海運)」はあまり知られていません。しかし、四面を海に囲まれた日本にとって、「海運」は必要不可欠な産業です。

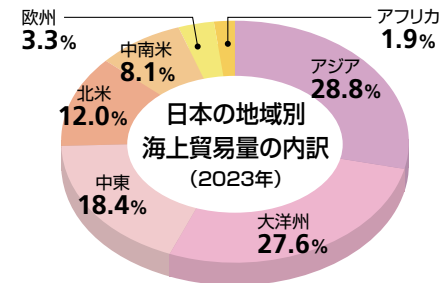
このパンフレットを通して、私たちの生活を支える「海運」について理解を深めていただければ幸いです。



目次

日本と世界を結ぶ海上ルート.....	4
個性豊かな船たち.....	6
基本編	
外航海運.....	11
内航海運.....	16
海事クラスター.....	18

日本と世界を結ぶ海上ルート

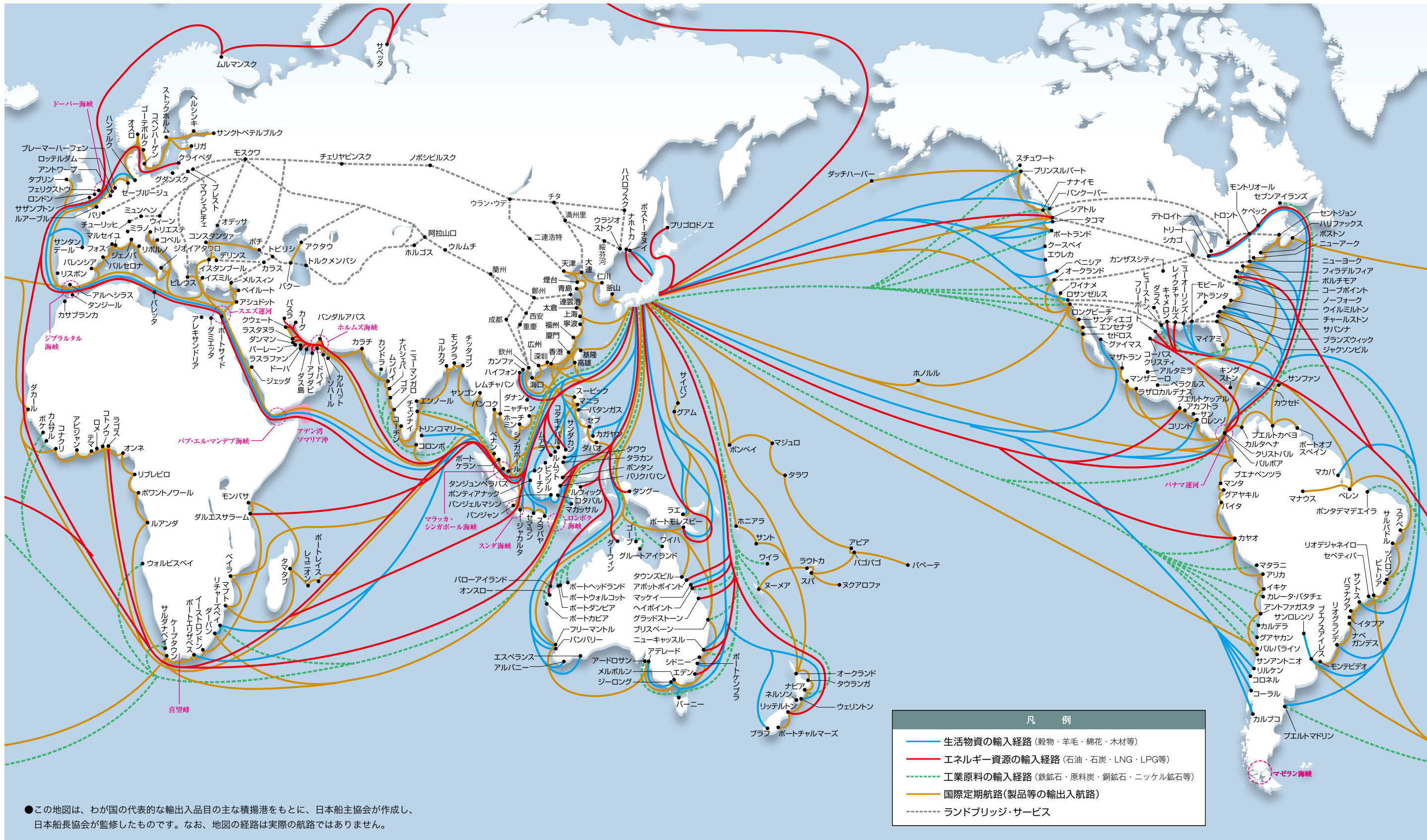


出典：財務省貿易統計

四面を海に囲まれた日本は、船で世界中とつながっています。

産業に欠くことのできない原油や天然ガスなどのエネルギー資源、暮らしに欠くことのできない穀物や衣料品をはじめとする生活物資が、今日もまた目に見えない「ライフライン」としての海上物流ルートで運ばれてきます。

また、原材料や部品の調達、生産や販売、さらには在庫保管やデリバリーまでの企業ニーズに応えるため、日本の海運は、陸運や空運とともに総合的な物流ネットワークを形成してサプライチェーンを支え、暮らしや産業の維持発展に寄与しています。



個性豊かな船たち

船は人やさまざまな貨物を運んでいます。貨物には原油、LNG（液化天然ガス）、鉄鉱石、穀物、自動車、雑貨など、液体があれば固体もあり、その形や大きさも千差万別。それぞれの貨物の特徴に合わせて、もっとも安全で効率的な輸送方法を追求した結果、多彩な専用船が生まれました。

また、大量輸送を効率的に行うための大型化も進んでいます。今の時代のニーズに応えながら、暮らしや産業を支え続ける海上輸送のエキスパート。ここにご紹介したのは、そんな個性豊かな船のプロフィールです。

- 水を積むバラストタンク※1
- 旅客・積荷スペース ■ 荷役※2装置

※1 バラストタンク：船体の安定を確保するために、海水（バラスト水）を積載する船内のタンク。

※2 荷役：船の貨物の積み込みや荷揚げをすること。

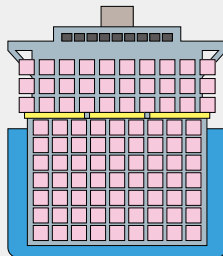
※3 TEU：長さ20フィートのコンテナを1単位とした換算個数。

※4 総トン：船の大きさ（容積）を表す単位。

※5 重量トン（正式には載貨重量トン）：貨物を満載したときの全重量から船自体の重量を差し引いたトン数。

コンテナ船

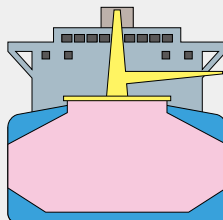
海上コンテナは国際規格でサイズが決められており、衣類や電化製品など一般的な貨物を収める「ドライコンテナ」、冷凍・冷蔵貨物を収める「リーファー・コンテナ」、液体貨物を収める「タンク・コンテナ」など、貨物の内容や形状によりいくつか種類がある。船は貨物船の中では最速を誇り、コンテナ化された貨物はトラックや鉄道などへの積み替えが容易なため、荷役の迅速化とともに海陸一貫によるドア・ツー・ドアの輸送を実現。国際定期輸送に画期的な変化をもたらした。



ONE MINATO (13,900 TEU※3)
152,180総トン※4 / 146,696重量トン※5 / 全長366m

ばら積み船(穀物船)

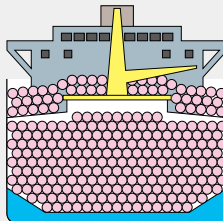
小麦などの穀物をそのままの状態運ぶ。貨物の流動を防ぐため、船倉上部に傾斜をつけ、トップサイドタンクという三角形のバラストタンクを設置している。本船自体に荷役装置を持つものと持たないものがあるが、穀物の揚げ荷役には、通常、陸上に設けられたニューマチックアンローダーというバキューム方式の荷役装置が使われる。



C.S. OLIVE
43,012総トン / 82,175重量トン / 全長229m

木材専用船

木材を運ぶ。貨物は船倉内だけでなく甲板上にも積み、甲板積みの木材は両舷に建てられたスタンションと呼ばれる支柱で左右を押さえ、丈夫なワイヤーで固定される。荷役施設の不備な積み地が多いため、ほとんどの船がクレーンを装備する。積み荷役は、いかに組んで運ばれた木材を沖合いで積み取る方法がとられることもあるが、最近は岸壁で積むことも多くなっている。

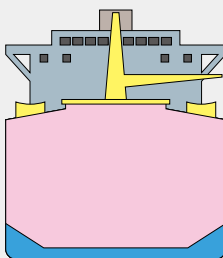


IRIS K
23,275総トン / 37,806重量トン / 全長180m

チップ専用船

製紙原料となる木材を砕いた小片であるチップを運ぶ。チップは比重がきわめて小さいため、乾舷※を高くして船倉容積を大きくするとともに、バラストスペースを船底部にのみ設けている。積み荷役は、陸上のニューマー（空気圧送式荷役装置）で行われ、揚げ荷役には、本船装備のバケットクレーンとベルトコンベヤーが使用される。

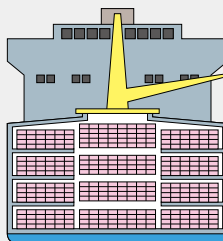
※満載喫水から上甲板までの高さ



SOUTHERN ACE
49,877総トン / 60,222重量トン / 全長210m

冷凍運搬船

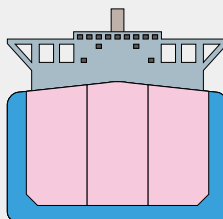
野菜や果物、冷凍肉、鮮魚などの生鮮食品を低温輸送する。野菜や果物のように常温に近いものからマイナス50℃という超低温が必要な冷凍マグロまで、さまざまな条件に対応できるよう船倉内の温度と湿度は、適切にコントロールできる。船倉は中甲板で何層かに仕切られ、輸送温度の異なる貨物を積み分けて運べる。



WHERO
13,014総トン／12,354重量トン／全長146m

原油タンカー

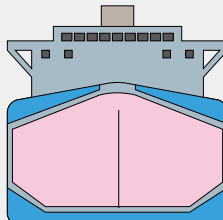
原油を運ぶ。複数の区画に仕切られたタンク状の船倉を持ち、事故時の原油流出を最小限に抑えるため船側と船底を二重構造化している。荷役用のパイプラインとポンプを持ち、積み荷役には陸側のポンプを、揚げ荷役には本船装備のポンプを使う。かつては50万重量トンを超す大型の船も出現したが、現在は30万重量トン級のVLCC（大型タンカー）が最大級。



ENEOS DREAM
160,725総トン／312,168重量トン／全長340m

LPG船

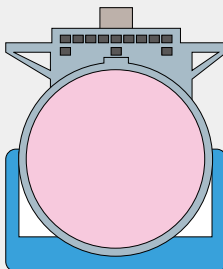
LPG（液化石油ガス）は、プロパンやブタンを液体化したもの。輸送方式には常温で加圧して液化する加圧式、常圧で冷却して液化する冷却式及び半冷加圧式があるが、大型LPG船はすべて冷却式。ばら積み船のような船倉内に防熱を施した低温LPGタンクを設置している。輸送中に気化したガスを液化する再液化装置も備えている。



ASTOMOS VENUS
47,963総トン／55,209重量トン／全長230m

LNG船

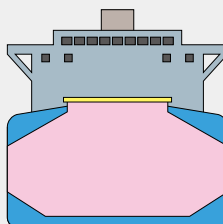
LNG（液化天然ガス）は、化石燃料である天然ガスをマイナス162℃の超低温で液体にしたもの。超低温輸送のための特殊なタンク、荷役時の事故を防ぐ緊急遮断装置、輸送中に気化した天然ガスを燃料として使うタービンエンジン、ディーゼルエンジンなど、先端技術を駆使したハイクラス船。タンクの形状には、独立球形タンク構造のモス方式や、メンブレンと呼ばれる金属の薄膜でタンク内部を覆ったメンブレン方式などがある。



GRACE DAHLIA
141,671総トン／86,512重量トン／全長300m

ばら積み船(石炭専用船)

主に火力発電や製鉄用の石炭を運ぶ。国内の専用バースサイズに合わせた船型や喫水※、バースに備え付けられた揚炭機の可動範囲に合わせたハッチ構成など、日本の発電所・一般需要家向けの石炭輸送に最適な船として設計されている。現在、日本とオーストラリアなどを結んでいる。



IRIS WAVE
49,905総トン／88,769重量トン／全長230m

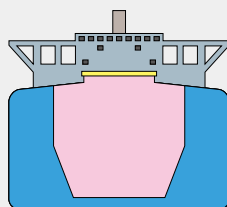
※船体のうち、水面下に沈んでいる深さ。

個性豊かな船たち

原料を運ぶ船（外国航路）

ばら積み船(鉱石専用船)

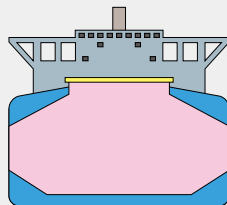
製鉄の原料となる鉄鉱石を運ぶ。比重の大きい鉄鉱石を満載した時に必要な浮力を確保するために、舷側に大きなバラストスペースを取り、船体中央部のみを貨物スペースとしている。戦後、日本の製鉄業の発展にともなって登場し、スケールメリットの追求からタンカーに次いで大型化した船種。ヴァーレマックスと呼ばれる最大級のものでは40万重量トンに及ぶ。



NSU CARAJAS
197,453総トン／399,688重量トン／全長361m

ばら積み船(鉱炭兼用船)

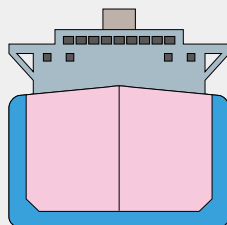
製鉄原料の鉄鉱石または石炭を運ぶ。鉱石専用船同様、大型化が進んだ船種で、最近は製鉄原料輸送の主力。鉄鉱石と比べてはるかに比重の小さい石炭も運ぶため、鉱石専用船より積荷スペースは広い。石炭の場合は全船倉に満載されるが、比重の大きい鉄鉱石の場合は船倉1つおきに積み込むジャンピングロードという方法を採用する場合もある。



KASHIMA MARU
93,630総トン／182,503重量トン／全長288m

ケミカルタンカー

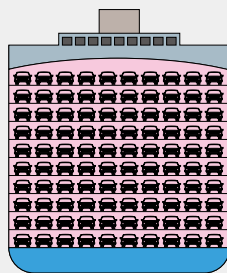
プラスチックや化学繊維の原料となる石油化学品やリン酸、硫酸など液状の化学品を運ぶ。多種類の貨物を積み合わせるため、数多くのタンクを持ち、タンクごとに独立したポンプとカーゴラインを備えている場合が多い。腐食や貨物同士の汚染を防ぐため、ステンレスを用いたり、特殊なコーティングを施すなど、タンク内も工夫されている。



CHEMROAD ORCHID
21,275総トン／35,703重量トン／全長180m

自動車専用船

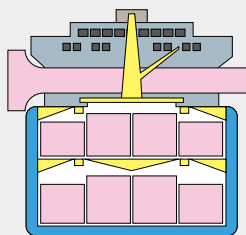
自動車メーカーで生産した乗用車やトラックなどを運ぶ。貨物となる自動車を専門のドライバーが運転し、船のランプウェイ（船と岸壁とを橋渡しする設備）から船内に積み込む。船内は何層ものデッキに分かれ、バスなど大型車両を積むためのデッキは車高に合わせて上下する。全体に屋内駐車場のような構造をしている。最大級のものでは13層ものデッキを持つ8,000台積みみの大型船もある。



CENTURY HIGHWAY GREEN
73,515総トン／16,844重量トン／全長200m

重量物船

プラント部品や大型建設機械など一つの貨物が30tを超える重量物を運ぶ。構造は一般貨物船に似ているが、重い貨物を自力で積み降ろせるよう、強力な荷役装置を備えている。船倉内に入らない大きな貨物は甲板上に積んで運ぶので、甲板は強固に建造されている。重量物の荷役中に船体が大きく傾斜するのを防ぐため、大容量のバラストタンクを両舷に設置している。

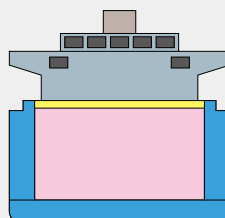


KATORI
12,850総トン／12,470重量トン／全長138m

製品を運ぶ船（外国航路）

一般貨物船

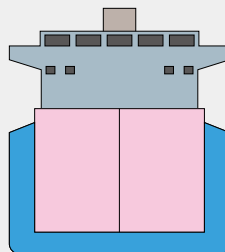
鋼材、機械、家具、食料、衣類などを運ぶ、最もオーソドックスな内航貨物船。船倉内に雑貨を混載し、さまざまな貨物に対応できるよう汎用性のある構造になっている。以前は199総トン型が主流であったが、現在では699総トン型や499総トン型が輸送効率の高い船型として多く建造されている。



鐵翔丸
499総トン／1,670重量トン／全長76m

油タンカー

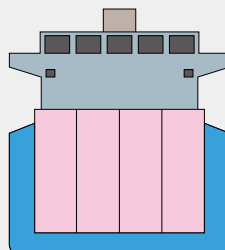
石油製品を運ぶ。重油用の黒油船(ダーティー・タンカー)とガソリン、ナフサ、灯油、軽油用の白油船(クリーン・タンカー)に分類される。黒油船はタンク内が鉄板のままなのに対し、白油船はコーティングされているのが特徴。タンク内は壁で仕切られ、船体が揺れても、油が片側に移動しないためバランスが保たれる。



鶴宝丸
3,869総トン／4,999重量トン／全長105m

ケミカルタンカー

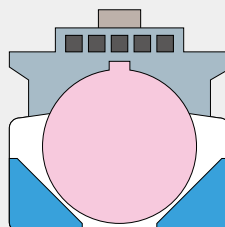
合成樹脂やポリウレタンなどの原料となる石油化学品をはじめ、液体化学品を運ぶ。油タンカーの構造と似ているが、タンク内を細かく区切っているのが特徴である。有害な液体物質を運ぶことが多いため、タンク内をコーティングしたり、ステンレス製のタンクを用いたりなど、腐食や汚染防止、環境保全が考慮されている。



のじぎく
499総トン／1,199重量トン／全長65m

LPG船

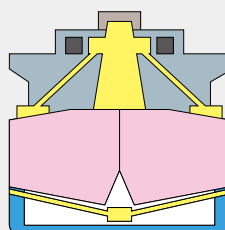
LPG(液化石油ガス)を国内輸送する。冷却式の外航LPG船に対して、内航LPG船は常温で加圧して液化する加圧式を採用。球形または円筒形の圧力タンクを持つ。常温で輸送できるので断熱性は持たない。加圧式はタンクの大型化に限界があるため、小型船に限られるが、貨物の取り扱いは冷却式よりはるかに容易である。



第三十二雄豊丸
749総トン／960重量トン／全長68m

セメント専用船

工場で作られたセメントをばら荷の状態での流通基地まで運ぶ。湿気をさらうため、船倉はタンク状になっており、セメントタンカーとも呼ばれる。軽い粉末であるセメントの特徴を利用し、積み降ろしには空気圧で搬送する方式がとられ、そのための荷役装置を装備している。流通基地で荷揚げされたセメントはセメントサイロに格納され、その後、袋詰めまたはタンクローリーに積み込まれて搬送される。



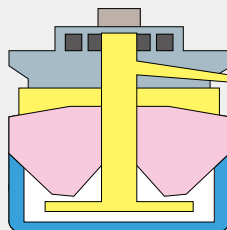
第六芙蓉丸
3,610総トン／5,477重量トン／全長98m

個性豊かな船たち

国内貨物を運ぶ船

石灰石専用船

鉄鋼やセメントのメーカー向けの石灰石を運ぶ。最近ではセルフアンローダーと呼ばれるベルトコンベヤー方式の自動荷役装置を持つ船が増えている。これは、ホッパー状の船倉から落とされた石灰石をそのまま陸上に運び出す方式で、荷役に人手がほとんどかからないという特徴を持つ。

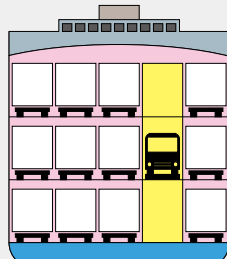


名友丸
5,589総トン／7,500重量トン／全長106m

RORO船

船の前後のランプウェイからトラックやトレーラーにコンテナなどを直接フォークリフトで積み降ろしするRORO（ロールオン/ロールオフ）方式の貨物船。クレーンで荷役する方式はLOLO（リフトオン/リフトオフ）方式と呼ばれる。主に定期航路に就航し、雑貨輸送に活躍。荷役の迅速化とともにモーダルシフト※の受け皿としても注目される。

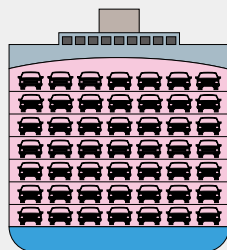
※貨物輸送における効率的輸送機関への転換。一般的にはトラックによる陸上輸送から鉄道・海運への切替を指す。



ほっかいどう丸
12,265総トン／7,100重量トン／全長180m

自動車専用船

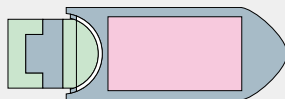
自動車メーカー等が生産した自動車を国内輸送する。専門のドライバーが自動車を運転して船内に積み込む。船内は床を広くとり、5層以上の多層構造になっている。バスやトラックなど車高に合わせて床の一部を上下することもできる。



きぬう丸
12,691総トン／5,820重量トン／全長162m

プッシャーバージ

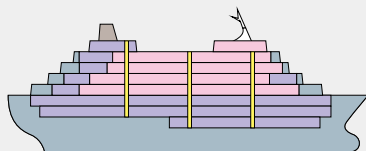
貨物を積むバージ（はしけ）とそれを押すプッシャー（押船）を組み合わせた水上輸送システム。バージの船尾に造られたノッチ（切り欠き部）にプッシャーの船首部分をはめ込んで連結し、プッシャーの推進力でバージを運航する。波やうねりのある沿岸でもある程度活動できるように改良が加えられ、近年、大型化も進んでいる。



プッシャー：ツーナス | バージ：ツーナス
全長20m／幅12m | 全長64m／幅14m

外航客船

レジャークルーズのための客船。多層に分かれたデッキには、客室やレストラン、ラウンジ、シアター、プール、ジムなどの設備が整えられ、航海中はショーやイベントなどが開催される。単なる移動手段を超えて、船旅そのものを楽しむための設備をそなえ、サービスを提供している。



飛鳥II
50,444総トン／全長241m

レジャーを楽しむ船

外航海運

外航海運は世界経済が発展し続けるために不可欠な産業です。海上輸送量は年々増加し、それに伴い船腹量(船の輸送力)も増加しています。日本商船隊(日本の船会社※が運航する船)は世界の船腹量の7%を占め世界経済に貢献しています。

四面を海に囲まれ資源の乏しい日本は、原材料の多くを輸入に頼っており、一方、加工した製品を輸出しています。ほとんどが海上輸送で、うち約7割が日本商船隊により運ばれています。また、国内の製造業等の海外進出に伴い、三国

間輸送(日本を経由しない海外から海外への輸送)も増えています。

外航海運は世界単一市場の中で熾烈な国際競争を行っています。世界の船会社は国際競争に勝ち抜くため、船の国籍を維持費用の安い国にするなどの努力を行っています。日本商船隊も日本籍は14.1%で、残りはパナマなどの外国籍です。各国政府においても、自国の外航海運(船会社)が国にとって不可欠な産業であるとの認識のもと、国際競争力向上のためのさまざまな措置を講じています。

※川崎汽船、商船三井、日本郵船の定期コンテナ船事業統合会社(オーシャン ネットワーク エクスプレス)を含む。

1 成長産業である海運

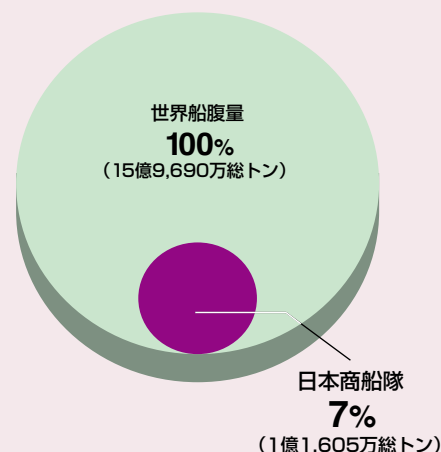
世界の海上輸送量は右肩上がり増加。船腹量も海上輸送量に比例し増加しており、海運が成長産業であることを示しています。



世界の海上輸送量と船腹量

2 世界経済に貢献

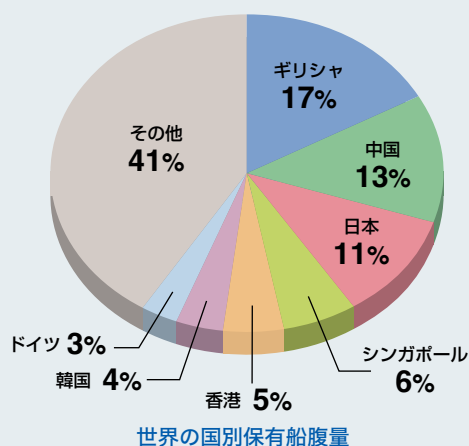
日本商船隊(日本の船会社が運航する船)の船腹量は世界全体の約7%。日本は海運国として世界経済に貢献しています。



世界船腹量に占める日本商船隊の割合

3 世界有数の海運国である日本

日本の船会社が実質保有※する船腹量は、世界の船腹量の11%を占め、ギリシャ、中国に次いで世界第3位の規模です。



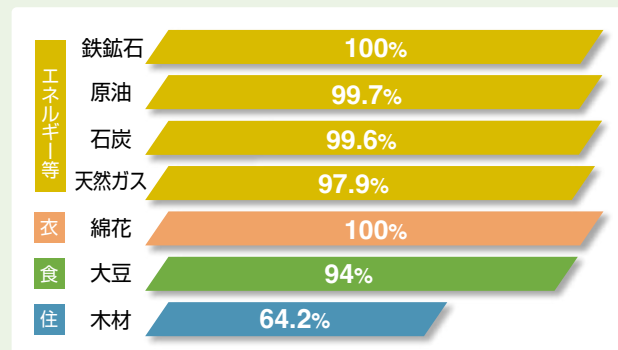
世界の国別保有船腹量



※日本の船会社が保有する日本籍船及び海外子会社が保有する外国籍船の合計

4 海外物資に頼るわが国の生活と産業

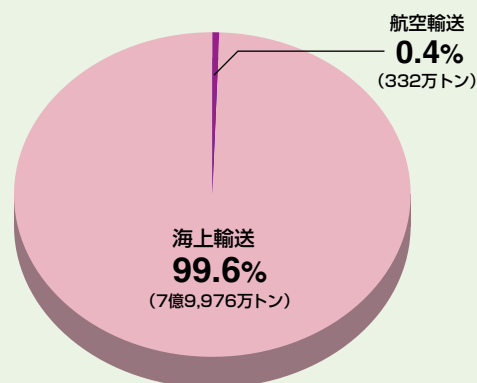
資源に乏しい日本は、「衣食住」のもととなる原材料のほとんどを海外から船で輸入しています。



主な資源の対外依存度

5 輸出入のほとんどが海上輸送

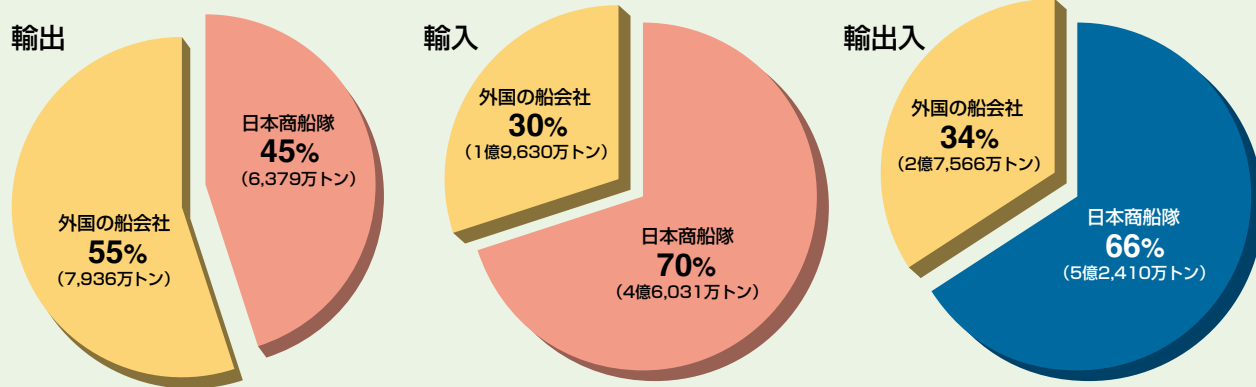
日本の輸出入のほぼ 100% を海上輸送が担っています。



日本の貿易量における海上輸送の割合

6 輸出入貨物の約7割を輸送

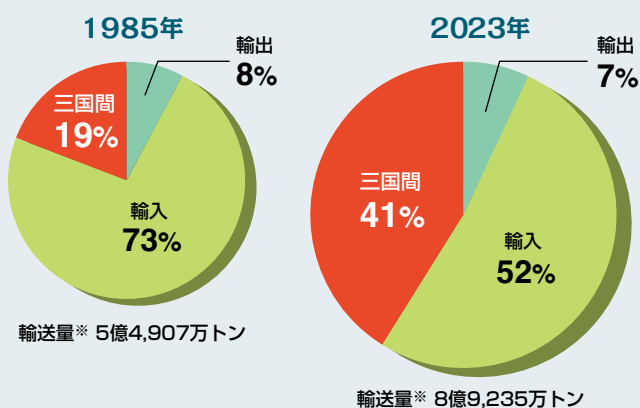
日本の輸出入貨物の約7割を日本商船隊が輸送。この割合は「積取比率」と呼ばれています。



日本商船隊の積取比率

7 海外の日本企業をバックアップ

日本商船隊による三国間輸送の割合が増加。海外進出している日本企業をバックアップしています。



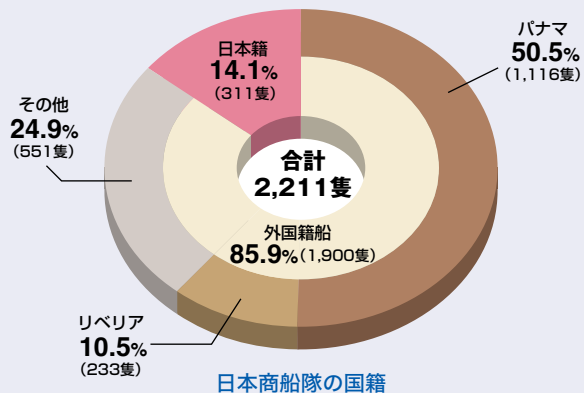
日本商船隊の輸送割合

※輸出、輸入、三国間の合計輸送量



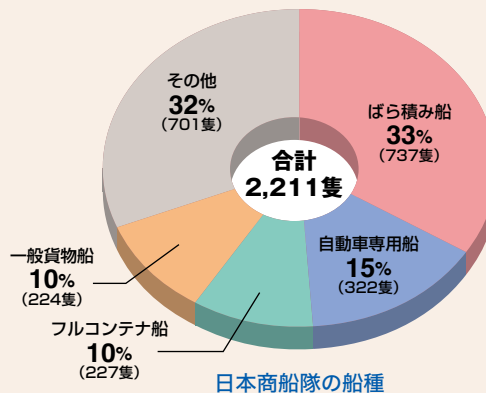
8 日本商船隊は2,211隻

日本商船隊は2,211隻。その国籍はパナマなどの外国籍がほとんどで、日本籍は14.1%です。



9 日本商船隊が運航する船種

日本商船隊が運航する船種は、ばら積み船が一番多く、737隻で全体の33%を占めています。



10 海賊への対策

東南アジアやアフリカなどの海で海賊が発生しています。

このため世界各国が協力して、船を海賊から守るための対策を進めています。日本の自衛隊や海上保安庁も活躍しています。



11 海上交通の要衝・隘路※ (チョークポイント)

※隘路：狭くて通行の困難な道

世界を結ぶ海上物流ルートには、要衝・隘路(チョークポイント)があります。日本が輸入する原油の8割以上が通過するホルムズ海峡やマラッカ・シンガポール海峡、アジアと欧州を結ぶスエズ運河(全長約193km)、太平洋と大西洋を接続するパナマ運河(全長約80km)などです。

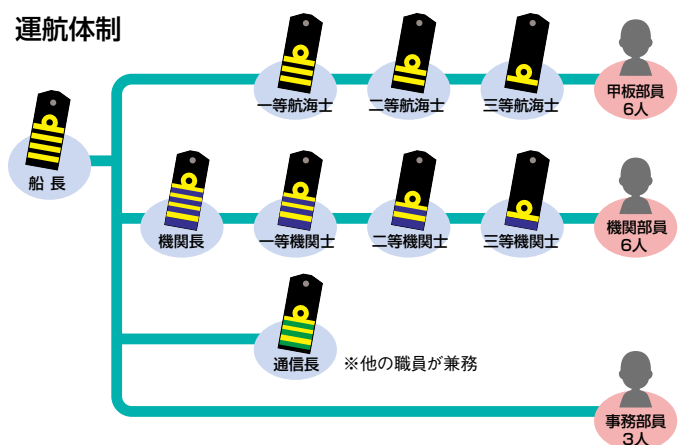


12 外航船の運航体制

外航船は、船長、機関長をはじめとする「職員」と呼ばれる船員と、職員をサポートする「部員」と呼ばれる船員が協力して24時間体制（4時間ごとの3交代制）で運航されています。全長400mにもなる大型コンテナ船でも乗組員はわずか22～24人程度です。

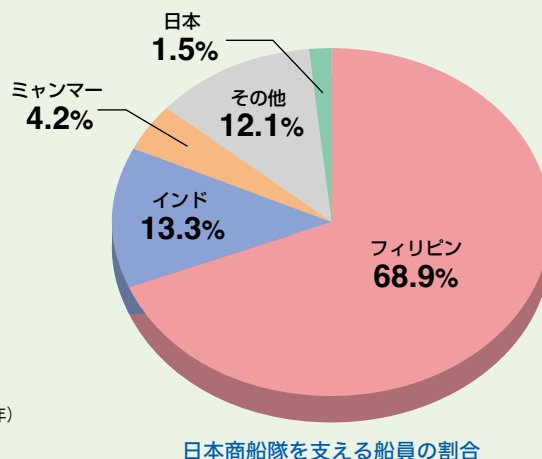
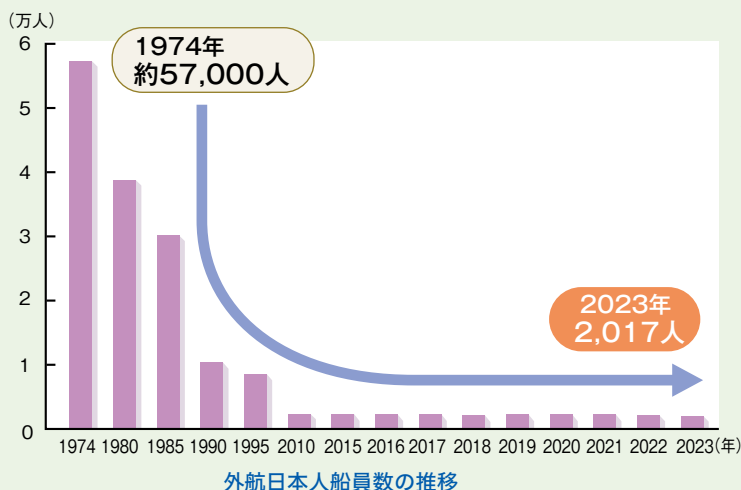
職員は、海技士国家試験に合格して、海技免許を受けた人（海技士）になることができます。また、外国人海技士は、国土交通大臣の承認を受ければ日本の船舶職員になります。

運航体制



13 日本経済を支える外航日本人船員と外国人船員

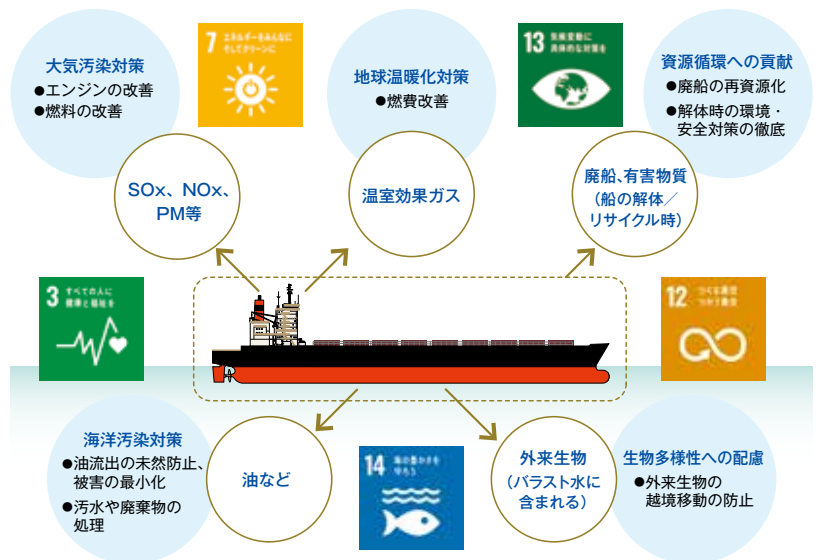
外航船に乗り組む日本人船員は1974年をピークに減少しています。現在、日本の船会社が運航する船（日本商船隊）の乗組員は推定6万人弱ですが、ほとんどが外国人で一番多いのがフィリピン人船員です。日本人と外国人の船員が力を合わせて、世界と日本の経済を支えているのです。



14 日本海運の環境問題とSDGs

日本の海運は、事業活動に伴うさまざまな環境負荷を認識し、それらの負荷を小さくするよう対策をとるとともに、省エネ運航の改善や技術革新に取り組み、持続可能な開発目標（SDGs）に貢献しています。

出典：日本船主協会「海運業界の挑戦
—地球・海洋環境の保全に向けて—」



15 GHG排出削減への取り組み

日本の船会社では、2050年までに船からの温室効果ガス(GHG)ネットゼロを目指し、最先端の省エネ技術や低炭素燃料を取り入れた船の導入などに力を入れています。



LNG(液化天然ガス)を主燃料とする自動車専用船

2022年3月に竣工した次世代環境対応船。LNG燃料化と船型改良により、従来の重油焚き機関と比べ、輸送単位あたりのCO₂排出量を約40%改善し、硫黄酸化物の排出量は約99%、窒素酸化物は約86%の削減を見込みます。

硬翼帆式風力推進装置を搭載した大型ばら積み船

2022年10月に竣工した硬翼帆式風力推進装置を搭載した石炭輸送船。伸縮可能な帆(硬翼帆)は風の推進力を得ることで、GHG排出量を削減でき、帆1本で従来の同型船に比べ5～8%のGHGの削減を見込みます。



LNG燃料焚き・自動カイトシステム搭載大型ばら積み船

LNG燃料を使用することで、CO₂排出量の約40%の削減を見込みます。風力を利用した自動カイト(凧)システム“Seawing”を搭載し、さらにCO₂排出量の削減を目指します。

アンモニアを燃料としたアンモニア輸送船

貨物としてアンモニアを運搬し、航海中はその貨物の一部を燃料として航行するコンセプトのアンモニア燃料アンモニア輸送船。2026年11月の竣工を目指します。船舶を動かす主機において、アンモニア混焼率最大95%、発電機を動かす補機においてアンモニア混焼率80%以上の達成を目指し、本船全体としてはGHG80%以上の削減をターゲットとしています。



内航海運

国内の貨物輸送というとトラックや鉄道が思い浮かぶと思いますが、四面を海に囲まれた日本では古くから船も使われています。内航海運は、国内貨物輸送の約4割、特に石油製品、鉄鋼、セメントなど産業に不可欠な物資については8割以上を輸送し、国内における大量・長距離輸送の担い手として活躍しています。

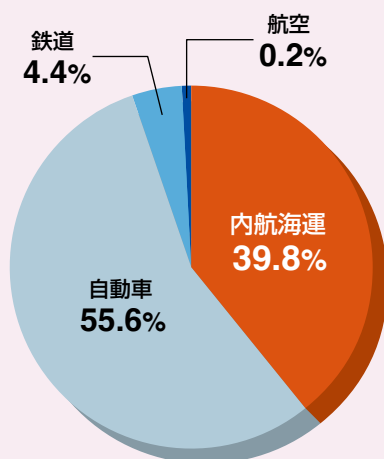
トラック等で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい船舶や鉄道に転換することをモーダルシフトといいます。

近年は、二酸化炭素排出量の削減や物流の効率化等の観点から、少子高齢化によるトラックドライバー不足等の背景もあり、内航海運へのモーダルシフトが推進されています。

1 国内貨物の約4割を担う内航海運

船(内航海運)のシェアは、輸送活動量※では約40%にも及んでいます。

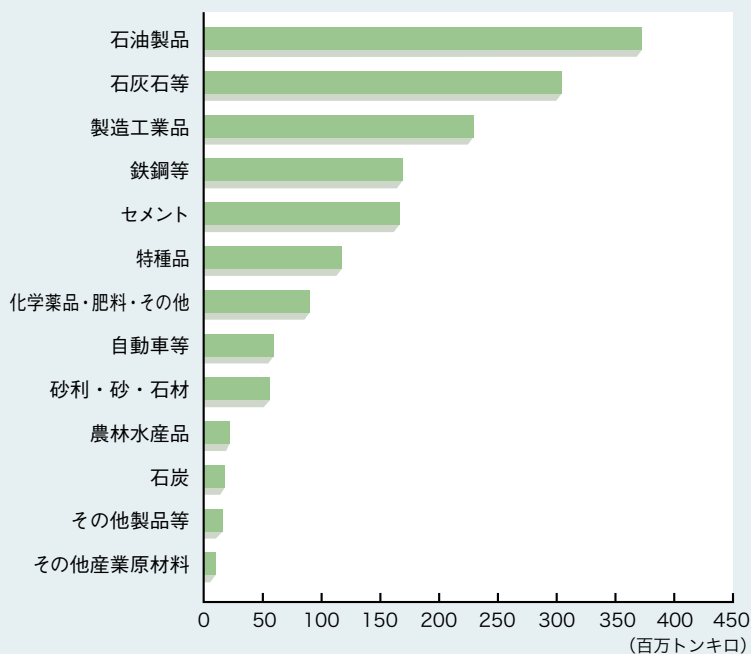
※輸送量に移動距離をかけたもの。
輸送トンキロと呼ばれる。



輸送機関別の輸送割合

2 生活や産業に必要な物資を輸送

船(内航海運)が輸送している貨物は、多い順に石油製品、石灰石等、製造工業品、鉄鋼等、セメントなどとなっています。



船の品目別輸送活動量



3 高まる内航海運への期待

災害時は、鉄道やトラック輸送に障害が出る中、タンカーやRORO船などの内航船が、緊急・支援物資を被災地に輸送しています。こうした内航海運の活躍が評価され、災害時などの物流インフラとして再認識されるとともに、内航海運の重要性に対する国民の認識も広がっています。

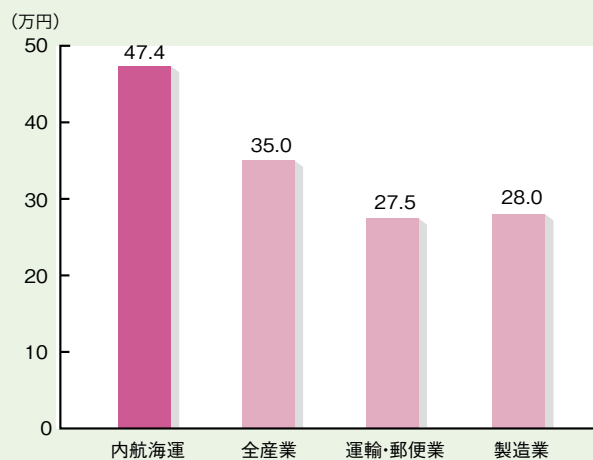


4 内航船員

内航海運は若い人を求めています。ここ数年間で30歳未満の船員が増えてきています。さらに、賃金も全産業に比べ3割以上高く、魅力ある職場環境づくりに努めています。



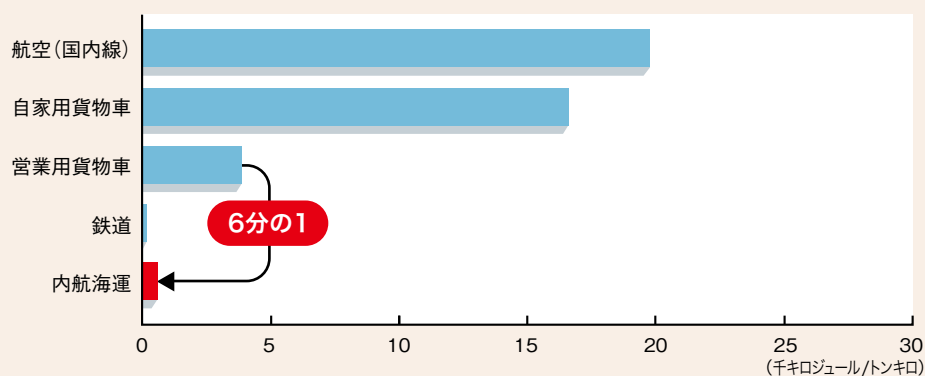
30歳未満の船員数の推移



賃金の比較

5 環境にやさしい内航海運

内航海運の船は1トンの貨物を1km運ぶのに必要なエネルギー消費量が他の輸送機関より少なく、エネルギー効率のよい輸送機関として一層の利用が期待されています。



1トンキロ輸送するのに必要なエネルギー消費量



海事クラスター

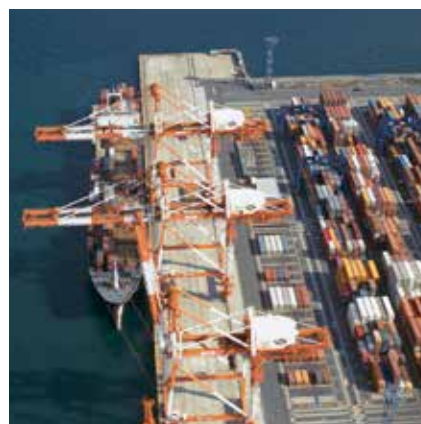
船会社が船を建造し運航することには、造船会社をはじめさまざまな産業が直接、間接的に関係します。このように関係する産業群のことを、ぶどうの房(クラスター)が隣り合って密集していることになぞらえて産業クラスターといい、特に

船会社関連の産業群は「海事クラスター」と呼ばれています。

海運大国であり造船大国でもあるわが国の海事クラスターの売上高や従業員の規模は大きく、日本全体に与える影響が大きいことがわかっています。



■ 海事産業 (中核的産業) ■ 海事産業 (中核的海事産業以外) ■ 海事産業の隣接産業



世界各国からの物資を輸出入する船を運航する船会社とその玄関口の港湾は海事クラスターの中核的産業



最新鋭の技術力を持つわが国の造船会社もその一つ



高品質の船の機器を開発・製造し、わが国の海事産業を支える船用工業

出典

外航海運 ① 船腹量：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT」(2021年以降)・IHS「WORLD FLEET STATISTICS」(1995年以降)・Lloyd's Register of Shipping「STATISTICAL TABLES」各年版(1990年以前)、海上輸送量：Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」(1990年以降)・Fearnleys「REVIEW」各年版(1985年) ② Clarkson's Research「WORLD FLEET MONITOR」、国土交通省海事局(2023年の数値) ③ UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023」 ④ 令和4年度「食料需給表」、令和4年「木材需給表」、「エネルギー白書2024」、「鉄鋼統計要覧」2023年版、FAO、統計資料(石炭・原油・LNGは2022年度、木材は2022年、鉄鉱石は2021年、大豆は2022年度、綿花は2021年の数値) ⑤ 国土交通省海事局、財務省貿易統計(2023年の数値)

⑥、⑦、⑧、⑨ 国土交通省海事局(2023年の数値) ⑩ 国土交通省海事局(2023年の数値)、全日本海員組合(2024年5月の数値)

内航海運 ① 国土交通省海事局(2022年度の数値) ② 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」(2022年度の数値) ④ 国土交通省海事局、国土交通省「船員労働統計」 ⑤ 国土交通省海事局(2022年度の数値)

(注)各グラフの数値は、端数処理のため、末尾の数字が含まない場合がある。

画像提供 (50音順)

海上自衛隊護衛艦隊、海上保安庁、川崎汽船(株)、神田ドック(株)、近海郵船(株)、栗林商船(株)、(株)商船三井、日鉄物流(株)、トヨフジ海運(株)、ナカシマプロペラ(株)、日本郵船(株)

SHIPPING NOW

「データ編」のご案内

海運の様々な情報をご紹介します『SHIPPING NOW』には、この「基本編」に加え、さらに詳しい「データ編」を掲載しています。データ編は48ページにわたり、グラフや年表などで多角的な情報を網羅していますので、ぜひ併せてご覧ください。



「データ編」掲載内容

■外航海運

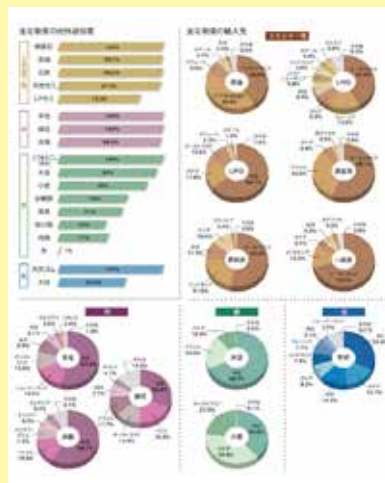
- ・世界の海運
- ・わが国の暮らしと輸入依存率
- ・日本の海運
- ・収益
- ・定期航路
- ・定期航路・アジア
- ・環境保全
- ・GHGネットゼロ
- ・航行安全
- ・外航船員

■内航海運

- ・内航海運の活動
- ・内航船員
- ・環境保全

■海事クラスター

■日本の外航海運の歴史



▲世界のコンテナの荷動き(推計)

◀主な資源の対外依存度

日本海事広報協会 Webサイト www.kaijipr.or.jp/shipping_now/

ご覧になるには



上記のURLから、PDF形式でダウンロードできます。
各種グラフや表などはPNGファイルでもご提供しています。
ぜひ、資料作成などにご活用ください。



日本の海運 SHIPPING NOW 2024-2025 基本編

協 力 | (一社)日本船主協会
www.jsanet.or.jp
(公財)日本海事センター
www.jpmac.or.jp

編集・発行 | (公財)日本海事広報協会
www.kaijipr.or.jp
〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6
TEL 03-3552-5034 FAX 03-3553-6580

